

MEMÓRIA E NOSTALGIA

Uma proposta urbana entre a Sofia e a Avenida



Joel Filipe De Melo Martins

Dissertação de Mestrado em Arquitetura

Orientada pelo Professor Doutor António Lousa

Departamento de Arquitetura da FCTUC

Julho . 2016

MEMÓRIA E NOSTALGIA

Uma proposta urbana entre a Sofia e a Avenida

Agradecimentos

Aos meus pais e irmão pela educação e formação, amor e carinho.

À Mafalda pela companhia assídua, ajuda e compreensão.

Aos amigos da vida académica pelo apoio e bons momentos passados juntos.
Em especial ao Paulo, Pedro, Marta, Tiago.

Ao professor António Lousa, pelas conversas e disponibilidade durante este percurso, como orientador desta dissertação.

Ao professor Walter Rossa, pela constante disponibilidade e aconselhamento neste percurso.

“...os vazios urbanos (ou alguns deles) podem constituir a base fundiária e de localização de projetos urbanos estratégicos úteis para a regeneração de cidades ou periferias, se forem transformados em oportunidades credíveis”
(Portas, 2000)

O local de enfoque deste trabalho é o corredor urbano da Rua Olímpio Nicolau Fernandes, situado no Vale de Santa Cruz, estando este repleto de história e acontecimentos, que confere a todo o edificado um grande valor patrimonial. No momento este espaço encontra-se num período de especulação, devido às indecisões geradas com os planos do Metro Mondego e Avenida Central.

É neste âmbito que desenvolvo o trabalho, assumindo a concretização destes planos, visando estudar e propor um programa de solução integrada de todos os problemas desta zona sensível da cidade, que foi sendo construída e desconstruída com intervenções parciais, carecendo de uma visão integrada.

Pretendo fazer a demonstração de como um conjunto de intervenções integradas podem resolver os problemas e qualificar a área, recorrendo a propostas formatadas de forma a validar num âmbito preliminar a sua viabilidade. Tendo como intuito estimulando uma reflexão sobre o lugar, para a necessidade de um programa de intervenção, e só após uma discussão e adesão pública poderá vir a ser desenvolvido como projeto.

The location of this work focus is the urban corridor of Olímpio Nicolau Fernandes Street, located in the Valley of Santa Cruz, which itself is full of history and events that gives all built a great heritage value. At the moment this space is in a period of speculation due to indecision generated with the plans of the Mondego Metro and Central Avenue.

It is in this context that i develop the work, assuming the implementation of these plans, aiming to study and propose an integrated solution program of all its problems in this sensitive area of the city, which was being constructed and deconstructed with partial interventions, lacking an integrated view.

I intend to make a demonstration of how a set of integrated interventions can solve problems and qualify the area, using formatted proposals in order to validate a preliminary scope of its feasibility. Having the intention to stimulate a reflection on the place, for the necessity of an intervention program, and only after a discussion and a public support is likely to be developed as a project.

KEY WORDS: Monastery of Santa Cruz, Mobility, Heritage

Índice

INTRODUÇÃO	15
OBJETO EM ESTUDO.....	19
Espírito do lugar	21
Condicionantes e Problemas	27
IDEIA GERAL.....	33
Exemplos	35
Princípios integrados.....	41
DESCRIÇÃO DA PROPOSTA	45
Mobilidade.....	47
Funções	53
CONCLUSÃO.....	59
BIBLIOGRAFIA	65
FONTE DAS IMAGENS	69
Anexos	75

INTRODUÇÃO

Esta dissertação é um trabalho académico desenvolvido no âmbito da unidade curricular Seminário de Investigação, em que, numa primeira fase, um grupo alunos estudou e analisou a área central da cidade de Coimbra com vista a fazer propostas urbanísticas no âmbito virtual de uma candidatura da cidade a Capital Europeia da Cultura 2027. Interessei-me particularmente pela vivência dos espaços públicos, pelos vazios e edifícios devolutos e os seus problemas, em especial em zonas que tendo um grande potencial e intensidade de vida urbana, são sensíveis a alterações de usos, rotinas, desenho de chão, etc. Acabei por escolher o antigo edifício dos CTT, junto do Mercado Municipal, que se encontra devoluto, encarando isto como uma oportunidade cirúrgica de revitalização de um espaço exíguo, integrado num corredor patrimonial, que faz a articulação Alta-Sofia.

No decurso do inquérito e sondagens iniciais, também pelas dificuldades sentidas na obtenção de dados, ganhei a consciência de que resolver apenas a refuncionalização do edifício dos CTT, seria inócuo se essa ação não se integrasse na regeneração global da envolvente. Face às exigências dos planos para o Metro Mondego e Avenida Central, cuja discussão se tem centrado na questão conhecida como “Bota-Abaixo”, decidi assumir que o meu ponto de partida é a sua concretização, ou seja, pensar o pós-Bota-Abaixo.

Foi assim que a área em cuja intervenção decidi focar-me acabou por ser o corredor/sistema urbano da Rua Olímpio Nicolau Fernandes, ou seja, incluindo a sua envolvente próxima. Viso estudar e propor um programa de solução integrada de todos os problemas de uma zona muito sensível de Coimbra, que foi sendo consubstanciada por uma sucessão-somatório de intervenções parciais, sem nunca se ter ensaiado uma visão integrada, o que se me afigura continuar a acontecer com os projetos do Metro e da Avenida Central.

Por conseguinte, o que aqui apresento nem é um projeto nem um plano, mas sim a demonstração de como um conjunto de intervenções integradas podem resolver os problemas e qualificar a área, concorrendo para tal um conjunto de ideias muito simples. É uma proposta formatada por forma a validar num âmbito preliminar e pela demonstração da sua viabilidade, o que possa vir a ser um programa de intervenção — um plano! — que só após uma discussão e adesão pública deverão vir a ser desenvolvido como projeto.

OBJETO EM ESTUDO
Espírito e Condicionantes

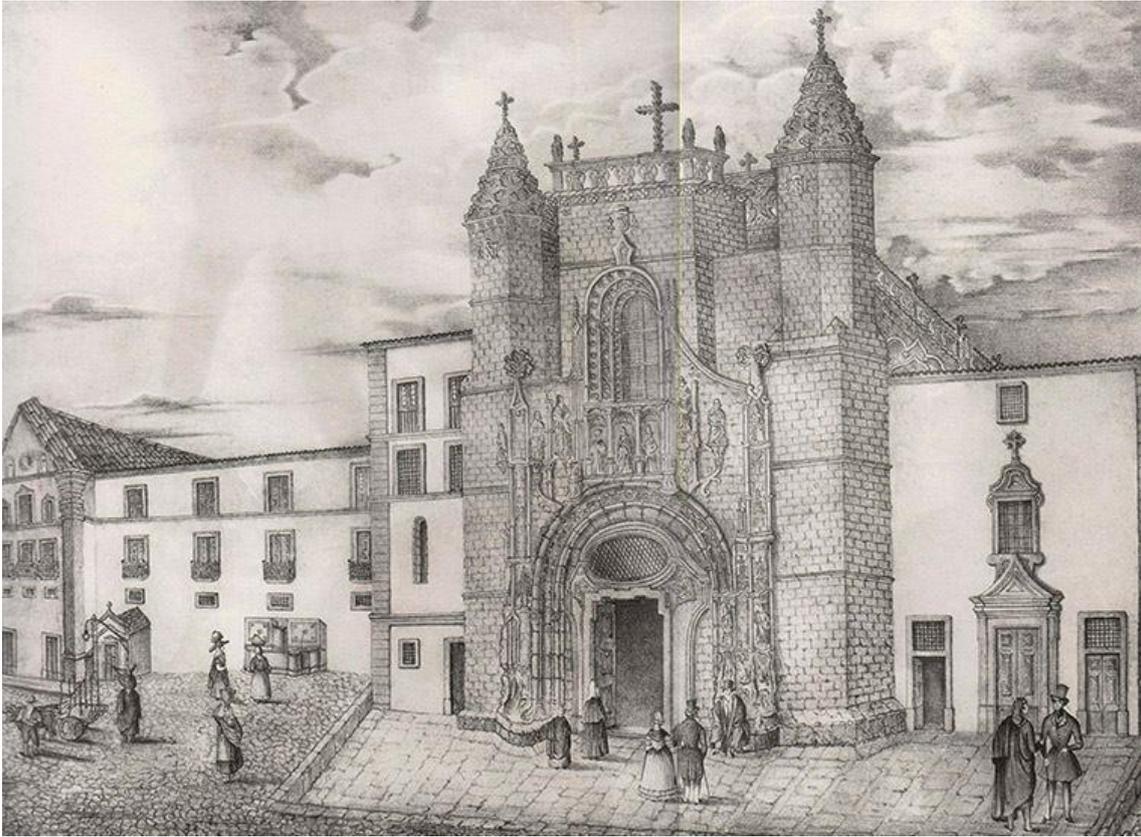


Fig. 1 – Gravura que representa a frente do Mosteiro de Santa Cruz em Coimbra, cerca de 1840.



Fig. 2 – Detalhe da *Planta topográfica da cidade de Coimbra* de Izidoro Batista, 1845.

Espírito do lugar

O espaço a ser trabalhado contém um conjunto diversificado de edifícios com funções públicas, de uma forte carga simbólica e valor patrimonial que não devem ser ignorados, sendo pertinente a qualquer intervenção a consciência do espírito deste lugar.

O edifício de maior relevância histórica e patrimonial do lugar, é o Mosteiro de Santa Cruz, fundado em 1131 por um grupo de cónegos, sendo nela que "(...) Afonso Henriques recrutaria escribas, chanceleres, sacerdotes e bispos. E foi ali, não no castelo ou na alcáçova, que fez recolher a parca existência material do seu embrionário estado, incluindo o tesouro régio."¹, atribuindo a Coimbra um importante papel político nos primórdios da fundação do Reino. Santa Cruz ainda se tornou numa importante escola medieval, formando personalidades que ajudaram a gerir esta nova monarquia.

É importante perceber que quase toda a área de intervenção está integrada na antiga cerca do Mosteiro (1136)², que se estendia desde do que é hoje a Praça 8 de Maio até à Avenida Sá da Bandeira. E foi dentro desses limites que o Mosteiro se foi desenvolveu e foi construindo novas dependências, algumas delas resistindo até hoje, embora com novas funções, e adaptações, fig. 2.

Dada a sua importância histórica e política, Santa Cruz foi sofrendo diversas intervenções, restando pouco sua essência original. D. Manuel I no século XVI patrocinou uma extensa reforma Manuelina no mosteiro, com o intuito de enriquecer e dignificar os túmulos de D. Afonso Henriques e D. Sancho I. Esta reforma ficou dividida em três fases, numa primeira, reconstruiu a igreja, dando-lhe a sua aparência atual, numa segunda fase, reconstruiu o Claustro do

¹ Rossa, 2015. p. 245

² Idem, 2014. p. 195

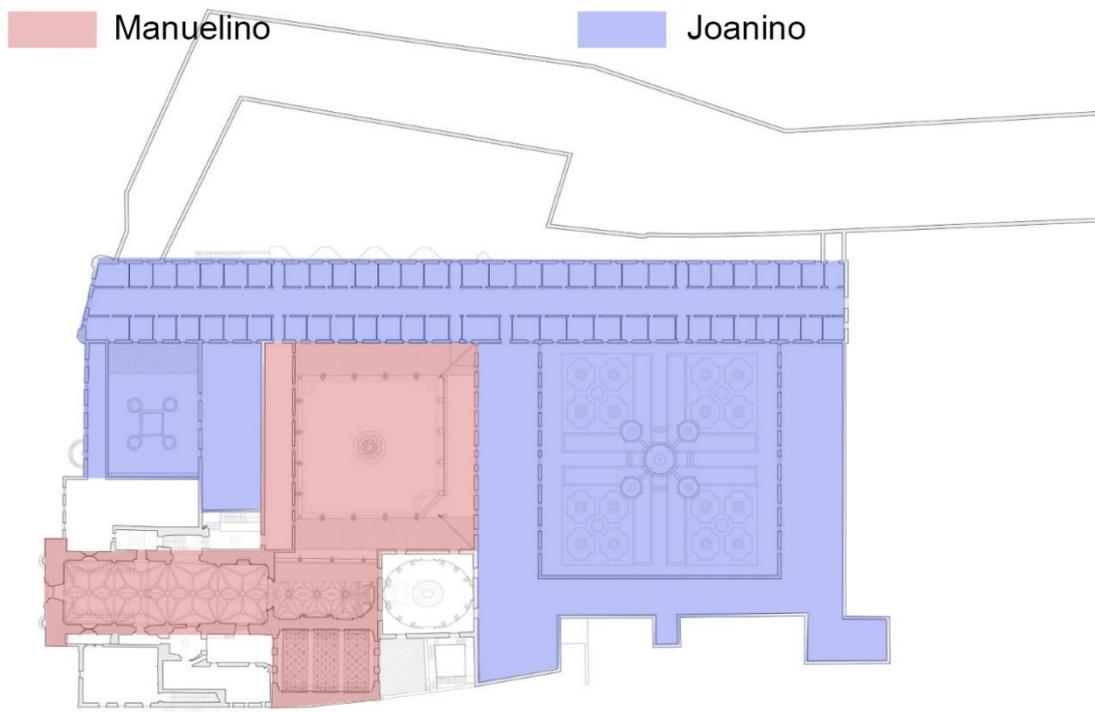


Fig. 3 – Esquema das reformas aplicadas em Santa Cruz

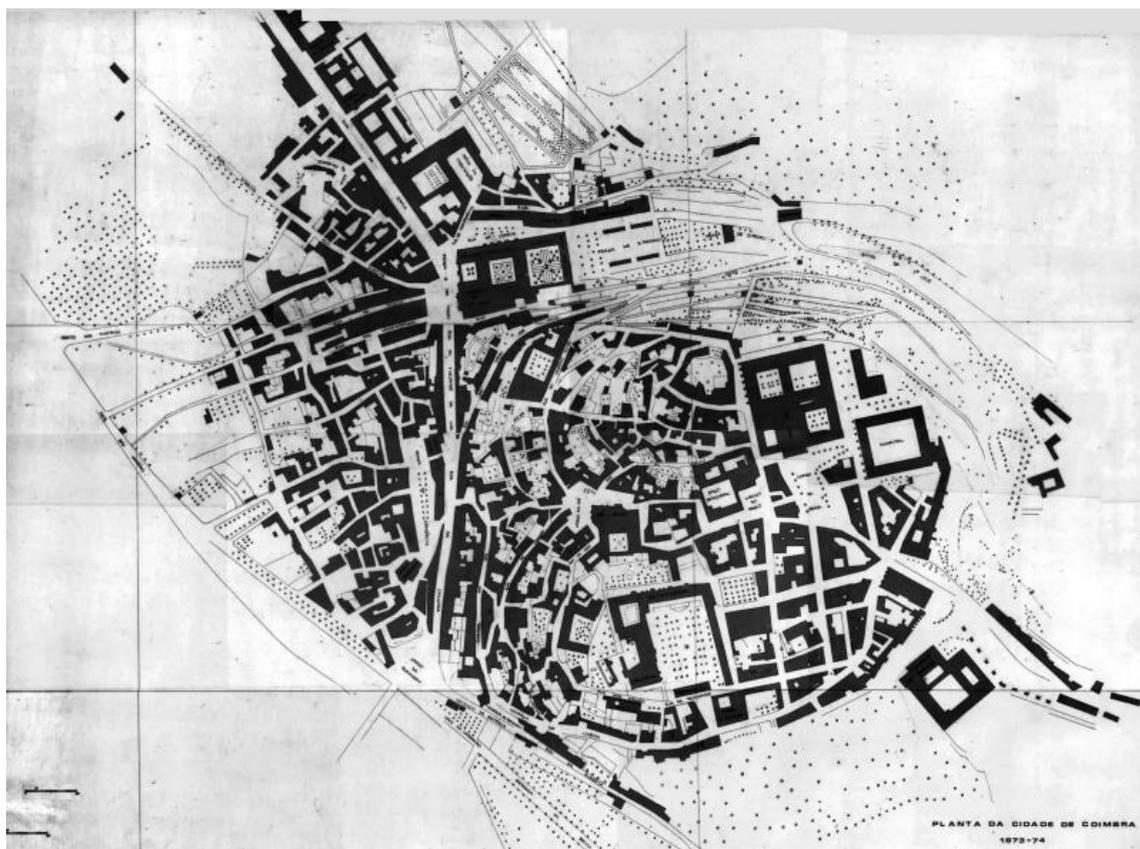


Fig. 4 – Planta da Cidade de Coimbra, 1973-74.

Silêncio, e numa terceira fase, foi dada a sua conclusão, fig. 3, já no reinado de D. João III³.

A reforma joanina teve um forte impacto no edificado do mosteiro: D. João III em 1527, extingue o mosteiro feminino das Donas (onde é hoje a Câmara), e dá início às obras de reformulação do Mosteiro em 1528, encaradas como “o núcleo duro do Renascimento Português”⁴. Estas obras de reforma monástica integravam a criação dos dormitórios, o Claustro da Manga e o Claustro da Portaria, e um novo refeitório no lado norte do Claustro do Silêncio, deixando com isto uma forte marca do renascimento em Coimbra, fig. 3.

Um dos maiores fatores de densificação urbana ocorreu em 1537, com a instalação definitiva da Universidade em Coimbra, pois “Em cerca de duas décadas a cidade viu multiplicar por cerca de sete o número dos seus habitantes, o que nos dá uma boa ideia do impacto urbano que a medida teve e a pressão que teve sobre o espaço.”⁵. Desta densificação “(...) resultou um grande gesto de expansão: a Rua da Sofia. Foi ela o instrumento inicial da instalação da Universidade.”⁶, conjugando inovação com tradição, numa ação urbanística revolucionária. Contudo a Universidade fixar-se-ia na Alta, devido à Rua da Sofia não conseguir responder aos quesitos necessários para o seu desenvolvimento.

A Rua da Sofia acabou por desempenhar um papel importante de acesso norte da cidade, que terminaria junto do Mosteiro de Santa Cruz. Com o desenvolvimento da Universidade na Alta, e o da cidade para nascente, torna-se clara a necessidade de um acesso mais desafogado e de nível à Alta, fig. 4. Algo que só se tornou possível com a extinção das ordens religiosas (1834), e em 1856⁷ dá-se o primeiro passo, demolindo o edifício que fechava o Pátio de Santa Cruz, possibilitando um novo acesso ao vale da Ribela. Dando continuação a esse processo, em 1885 a Câmara adquire a quinta do extinto Mosteiro de Santa Cruz, e “Nos anos seguintes, procedeu-se à abertura da Avenida Sá da Bandeira, ao modo de boulevard parisiense, ligação viária principal entre a baixa e os novos bairros da cidade alta extramuros. (...)”⁸.

³ Gonçalves, 1947. p. 41

⁴ Lobo, 2006. p. 42

⁵ Rossa, 2015. p. 226,227

⁶ Ibidem, p. 227

⁷ Idem, 2014. p. 204

⁸ Lobo, 2000. p. 30



Fig. 5 – Fotografia do Claustro da Manga, e da Torre dos Sinos, antes de 1988.



Fig. 6, 7 – Fotografias do Mercado, cerca de 1900.



Fig. 8 – Fotografia do edifício dos CTT., 1939.



Fig. 9 – Fotografia da Torre dos Sinos de Montarroi, em primeiro plano temos o antigo celeiro, hoje a esquadra da polícia, cerca de 1900.

Estas intervenções constituíram alterações fortes na vivência do espaço, o que outrora era um espaço confinado de logradouro de monges, passa a ser uma das principais vias de acesso dentro da cidade. Outras alterações foram decorrendo, as alas monásticas norte, sul e nascente do Claustro da Manga, fig. 5, são demolidas em 1888, ficando visível uma das mais importantes obras renascentista do nosso património (1533), de João de Ruão, mais tarde este espaço ganha o carácter público, com o nome Jardim da Manga⁹.

A antiga horta de Santa Cruz, é ocupada com o Mercado (1867), ainda que, com uma estrutura básica, fig. 6 e 7, e só mais tarde em 1907 é inaugurado o Pavilhão do Peixe, sofrendo algumas alterações e acrescentos, mas é em 2001 que se constrói o novo Mercado Municipal de D. Pedro V, mantendo a memória do Pavilhão do Peixe. Entre o Mercado e o Jardim da Manga, é construído o novo Edifício dos Correios (1936-39), que por um lado isola o jardim com uma fachada rígida na sua composição, como pelo outro, enriquece o espaço público em torno do mercado, com a sua entrada e monumentalidade¹⁰, fig. 8.

O Mosteiro integrava na sua cerca uma imponente torre sineira, situada na encosta de Montarroio, que constituía uma notável marca urbana com 24 metros de altura, demolida em 1935¹¹, por ameaçar ruir devido a infiltrações e deslocações do terreno, fig. 9. Só mais tarde, em 1985, é iniciado um pequeno arranjo urbano para o local da torre, com a construção das escadas da encosta de Montarroio, permitindo um novo acesso pedonal. A nascente da torre sineira encontrava-se a enfermaria do Mosteiro, hoje ocupada pela Escola Secundária Jaime Cortesão, e a poente o antigo celeiro, hoje ocupado pela Polícia de Segurança Pública.

Em suma, todo o espaço de intervenção exerce uma forte relação com o Mosteiro e a sua história, resultando num corredor de edificado com alto valor patrimonial, que se foi mantendo, pelo aproveitamento de um conjunto de espaços residuais e pequenas intervenções. Estas memórias não devem ser esquecidas, e como tal devem ser consideradas no desenvolvimento de uma proposta para esta área, devendo procurar restaurar o seu valor simbólico.

⁹ Rossa, 2014. p. 204

¹⁰ Ibidem, p. 204, 205

¹¹ Marques, 2012. p. 161, 162



Fig. 10 – Excerto de imagem da implantação do Metro Mondego na área em estudo.



Fig. 11 - Excerto do painel do Projeto ARU Coimbra Baixa, sobre a área em estudo.



Fig. 12 – Fotografias do trânsito provocado pelos autocarros.

Condicionantes e Problemas

Após alguma análise considero importante o levantamento das condicionantes e problemas na área a tratar, de modo a perceber o que pode e deve ser melhorado no espaço público e na sua vivência. Apesar de a proposta ser para um pós Metro Mondego e Avenida Central, fig. 10 e 11, esta análise recai essencialmente numa análise atual do espaço, de modo a entender os problemas de hoje e como é que são ou não resolvidos por estes novos planos.

No segmento de rua em análise, a Rua Olímpio Nicolau Rui Fernandes encontramos três conjuntos de paragens de autocarros, uma em direção à Rua da Sofia, e duas na direção da Avenida Sá da Bandeira. No sentido Sofia-Avenida temos uma paragem junto ao Jardim da Manga, e outra junto ao mercado e elevador. No sentido contrário da rua, temos a paragem junto às escadas de Montarroio.

Os planos Metro-Avenida propõem para esta área a eliminação da via de trânsito no sentido Avenida-Sofia, abolindo assim a paragem junto das escadas de Montarroio, mantendo as restantes, desvalorizando o Jardim da Manga com uma barreira visual e física para a obra renascentista e o seu espaço público envolvente, descaracterizando este espaço com potencial de permanência.

Na minha análise, as paragens do Jardim da Manga e das escadas de Montarroio, tem uma influência negativa, devido ao excesso de linhas de autocarros que ali passam, introduzindo a este espaço um carácter de terminal de autocarros, desvalorizando todo o seu potencial urbano e prejudicando a fluidez do trânsito automóvel, fig. 12.

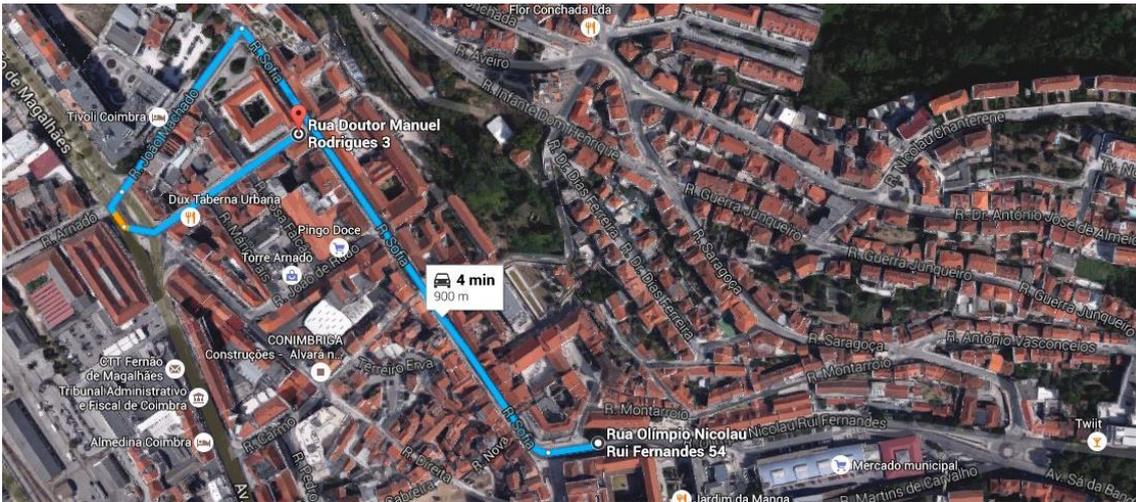


Fig. 13 – Imagem do trajeto do Táxi, caso siga em direção oposta.



Fig. 14 – Esquema da localização das passadeiras, a vermelho.



Fig. 15 – Fotografia do trânsito automóvel na área de intervenção.



Fig. 16 – Fotografias da frente da PSP. e o muro do estacionamento.

A praça de táxis encontra-se no sentido Avenida-Sofia junto da esquadra da Polícia de Segurança Pública. Considero uma falha na sua localização, uma vez que se o utente tiver a necessidade de se deslocar em direção oposta, só é possível inverter o sentido deslocando-se até ao Palácio da Justiça, fig. 13. Notei também que nos novos planos a localização da praça ainda não foi apresentada.

Relativamente às passadeiras, encontramos quatro espaços de atravessamento, fig. 14, localizados no início da Rua Olímpio Nicolau Rui Fernandes, na ligação com a Travessa Martins de Carvalho, em frente à entrada principal do Mercado e por fim no início da Avenida, em que todos estes atravessamentos são auxiliados por semáforos. Estas passadeiras não sofrem alteração nos planos do Metro-Avenida, sendo acrescentado uma nova, de serviço à Estação do Mercado.

Passadeiras

A rua em estudo é composta por três vias de trânsito, uma no sentido ascendente e duas no sentido descendente, sendo uma delas uma via Bus. O trânsito proveniente destas três vias de trânsito é prejudicial para a vivência do peão neste espaço, apesar de exercerem um importante papel na mobilidade, permitindo a articulação entre a Baixa e a Alta, fig. 15. Com a eliminação do sentido descendente proposto pelo Metro-Avenida, é retirada alguma dessa pressão automóvel, criando uma rutura no importante papel de articulação que esta rua exerce, forçando o trânsito automóvel a um longo desvio. Devendo ser procuradas outras soluções, de modo a resolver estes problemas.

Vias de trânsito

Dentro da área de intervenção, encontramos cinco estacionamento: dois privados, o da CMC. e da PSP., e três públicos, junto ao mercado, sendo dois deles de superfície, e um subterrâneo. Os planos do Metro Mondego e Avenida Central, não fazem nenhuma alteração a estes espaços. Contudo o muro fronteiro da esquadra, fig. 16, onde se encontra o estacionamento, degenera o espaço público, delimitando o passeio, e constitui uma barreira física, podendo ser encontradas outras soluções para este espaço. No estacionamento da frente

Estacionamento



Fig. 17 – Fotografia do estacionamento na frente do Mercado.



Fig. 18 – Mapa de localização dos equipamentos envolventes à intervenção.

do Mercado, acontece o mesmo, num espaço público generoso, onde se poderia tirar partido disso, é usado somente para estacionamento, descaracterizando o espaço e a vivência do mesmo, fig. 17.

Nesta área de intervenção encontramos um vasto e variado conjunto de equipamentos de valor patrimonial, desde a Câmara Municipal de Coimbra, igreja da Santa Cruz, esquadra da Polícia de Segurança Pública, Caixa Geral de Depósitos, Pátio da Inquisição, Direção Regional de Cultura do Centro, Mercado Municipal, Escola Secundária Jaime Cortesão, Manutenção Militar e o antigo edifício dos Correios, fig. 18.

Equipamentos
de valor
patrimonial

Contudo, para uma zona tão rica e diversificada o desenho urbano deste espaço carece dessa riqueza, remetendo-se para um conjunto de pequenas intervenções que corrigem problemas pontuais, mas incapazes de resolver o problema como um todo. Todas estas condicionantes geram um conjunto integrado de problemas: falta de clareza do percurso Montarroio-Alta; excesso de trânsito agravado com a abertura da Avenida Central e Metro; conflito de transportes e paragens; falta de espaços de permanência e dificuldade do percurso dos peões, onde este conjunto agrava a falta de empatia entre o peão e o Património.

IDEIA GERAL



Fig. 19,20 – Vista da Rua da Vitória com o Edifício do Elevador do Castelo em plano de fundo, ao lado um pequeno esquema promocional do percurso Baixa-Castelo, Lisboa.

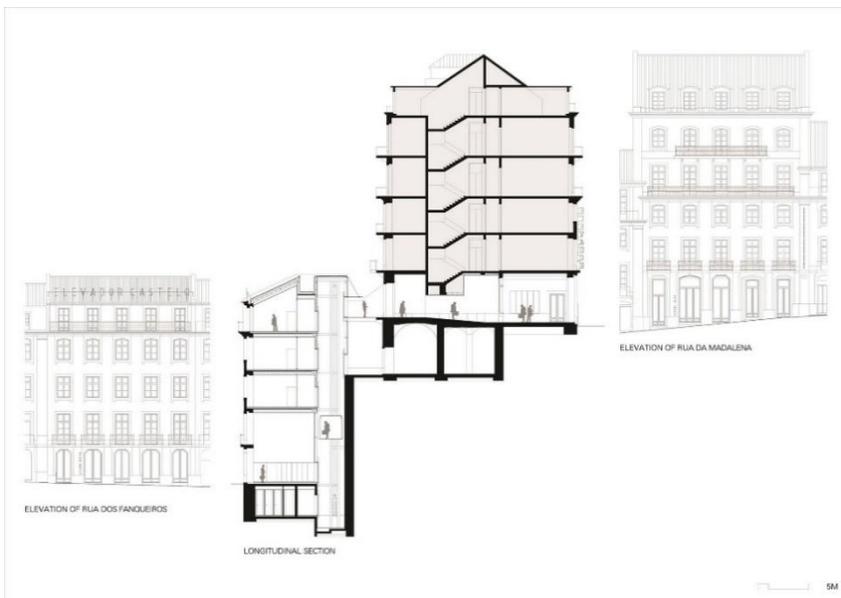


Fig. 21 – Desenhos dos alçados e corte do projeto Elevador do Castelo.



Fig. 22 – Fotografia do Edifício do Mercado do Chão do Loureiro, Lisboa.

Exemplos

Para uma melhor perceção do que vou propor, apresento e analiso três exemplos, abordando em cada um os temas principais do trabalho: a mobilidade assistida, a mobilidade viária e aquisição de novas funções. Estes mostram alternativas para a criação de novos percursos em espaços com algum declive, como também outros métodos e benefícios de libertar os espaços públicos do automóvel, e como a desocupação de um edifício, se pode tornar uma oportunidade de revitalização da sua envolvente.

Mobilidade assistida:

Lisboa apresenta uma solução de mobilidade assistida da Baixa ao Castelo de São Jorge, que não se limita à criação de um elevador, mas procura aproveitar o edificado e espaços públicos existentes, requalificando-os e integrando-os num novo percurso, fig. 19 e 20.

Esta proposta integra a requalificação da Rua da Vitória e a criação de elevadores em dois edifícios públicos, fazendo a articulação entre as diferentes cotas da colina. O plano de mobilidade recupera um edifício na Rua dos Fanqueiros, agora com o nome de Elevador do Castelo, e instala três elevadores no seu interior, que permitem a ligação entre a cota da rua do edifício e a cota da Rua da Madalena e Largo Adelino Amaro da Costa, fig. 21. A requalificação deste edifício e da Rua da Vitória é realizada pelo arquiteto Falcão de Campos, e inaugurada em Agosto de 2013. A requalificação do antigo Mercado do Chão do Loureiro foi dada como concluída em 2011, integrando um elevador panorâmico, que faz a ligação da cota do Largo Adelino Amaro da Costa ao patamar superior ao nível da cota do Castelo, fig. 22.



Fig. 23 – Planta da área de intervenção do prolongamento do túnel, em Braga.



Fig. 24 – Fotografia da Avenida da Liberdade após o prolongamento do túnel, em Braga.

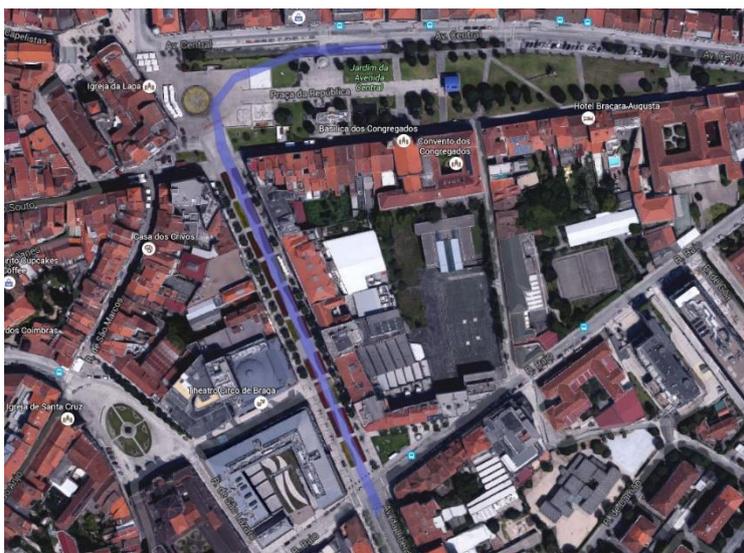


Fig. 25 – Vista aérea da Avenida da Liberdade em Braga, com marcação do traçado do túnel a azul.

Este plano tem um forte impacto na dinamização do espaço, atenuando as barreiras topográficas da encosta e permitindo um acesso mais claro e desafogado, numa área histórica com um tecido urbano consolidado. Conseguindo corrigir problemas como a exclusão social e isolamento territorial mais marcado em zonas com estas características.

Mobilidade viária:

Braga faz a requalificação urbanística do topo norte da Avenida da Liberdade e os seus espaços conexos. A intervenção integra a requalificação parcial da superfície da Praça da República, o prolongamento do túnel e requalificação de superfície da Avenida da Liberdade, a requalificação de superfície do Largo João da Penha, e a renovação urbana de parte da Rua 25 de Abril. Nesta requalificação urbana interessa-me salientar a proposta do prolongamento do túnel analisando as suas vantagens, fig. 23.

A proposta do túnel passa pelo prolongamento de um túnel já existente, de entrada na Avenida Central e saída na Avenida da Liberdade, fig. 25, criado para libertar a Praça da República do trânsito viário. O prolongamento do túnel é o centro desta intervenção, que consiste na requalificação da superfície da Avenida e extensão desta passagem desnivelada desde o topo norte da Avenida, recolocando a sua saída a sul, no cruzamento com a Rua do Raio. Esta estratégia permite ampliar e prolongar a zona pedonal já existente da Avenida da Liberdade, integrada numa área nobre, munida por inúmeros equipamentos relevantes no contexto cultural, social e comercial da cidade. Também permite afastar o trânsito e boca do túnel, do Centro Histórico, dando espaço para a conservação e recuperação do edificado envolvente, como também a renovação e dinamização das atividades económicas e de serviços, fig. 24.

As outras intervenções são de menor relevância tratando-se de pequenas requalificações de pavimentos, paragens de transportes públicos e espaços ajardinados.



Fig. 26 – Fotografia do Palácio dos Correios no Porto, cerca de 1960.

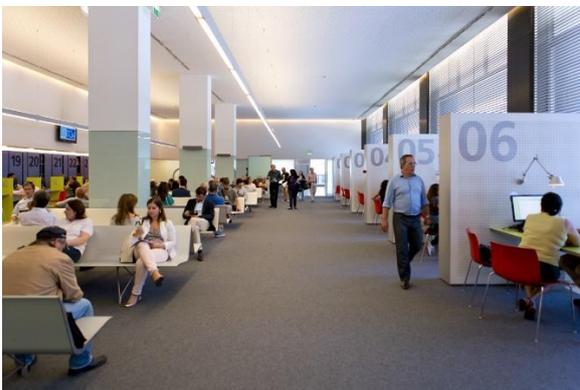


Fig. 27 – Fotografias do interior do Gabinete do Município, Porto.

Aquisição de novas funções:

No Porto, a Câmara Municipal adquire parte do Palácio dos Correios, fig. 26, e faz uso desse edifício para o Gabinete do Município. Edifício esse, que estava em processo desocupação por parte dos CTT. justificado com os elevados custos de arrendamento, mantendo apenas a estação de correios. Este caso é muito semelhante ao que aconteceu com o edifício dos CTT. em Coimbra, que se encontra presentemente desocupado devido a elevadas rendas, injustificando a sua ocupação.

O Gabinete do Município tem como função a centralização de todos os atendimentos ao público, relacionados com a Câmara Municipal do Porto, que antes se encontravam dispersos, fig. 27. Integra um balcão dos CTT., atendimento de serviços técnicos, o Pelouro do Urbanismo, uma sala de exposições e um refeitório.

Esta solução para além de recuperar e requalificar um edifício desocupado inserido numa zona histórica consolidada, ainda fortalece e dinamiza a sua envolvente. Com a integração destas novas funções num só edifício, retiram da Câmara alguma pressão, proporcionando espaços mais adequados para as suas funções, como é o caso do Pelouro do Urbanismo, que necessita de espaços generosos, para estiradores.

Princípios integrados

Este trabalho que começou como um projeto de recuperação e requalificação de um edifício desocupado, deu-me a consciência, de que não basta fazer um projeto para resolver zonas da cidade. Devemos sim fazer o levantamento de todos os problemas, e tratá-los como programa de projeto. Só um conjunto de ideias integradas, pode dar uma solução unificadora para essa área, fig. 28.

“(...) hoje em dia a gestão de áreas consolidadas deve ser feita por inclusão, nunca por exclusão”¹²

Para isto, esta proposta integra três princípios fundamentais: o peão, a mobilidade e os vazios urbanos. Não inviabilizando os traçados originais do Metro ou Avenida central, estando estes, somente sujeitos a pequenas alterações de perfil de estrada e redesenho de pavimentos, de modo a integrar a proposta.

O peão é um dos intervenientes mais importantes na ocupação e utilização do espaço público e seus equipamentos, devendo ser garantida uma deslocação natural e espontânea pelos vários espaços e pontos de interesse. Além de que também devem ser estimulados com espaços atrativos, assegurando a sua permanência, onde a principal preocupação é a devolução do espaço público ao peão.

Peão

¹² Rossa, 2015. p. 277

A mobilidade viária e pedonal, exercem um forte papel na articulação dos diferentes espaços da cidade, e vivência da mesma. Para tal, esta proposta desenrola-se em dois eixos, o da Sofia-Avenida e Montarroio-Alta.

O primeiro, faz a articulação horizontal, integrando a reestruturação e reforço do sistema viário, assente por meio de um túnel e uma “zona de coexistência”, o segundo fortemente ligado ao primeiro, trata-se de um percurso pedonal assistido, que faz a articulação vertical entre estes dois pontos, por meio de elevadores inseridos em projetos de carácter público.

Vazios urbanos são espaços desqualificados, degradados ou de indefinição e rutura urbana que podem e devem ser encarados como oportunidades de potenciar, modificar as cidades. No entanto, para que isto aconteça é necessário que se reúna um conjunto de fatores que sejam favoráveis a esta transformação, tais como, a valorização do peão, a mobilidade e aquisição de novas funções para os vazios.

Na área a intervir considero como vazios, os espaços a necessitar de uma intervenção de requalificação, que apesar de conterem uma definição constituem uma rutura urbana desvalorizando o seu potencial. Estes espaços são nomeadamente, o estacionamento da PSP., a frente do Mercado Municipal, o Edifício dos CTT., as escadas do Jardim da Manga, e as escadas de Montarroio, que desvaloriza o espírito da antiga Torre dos Sinos, do Mosteiro de Santa Cruz.

DESCRIÇÃO DA PROPOSTA

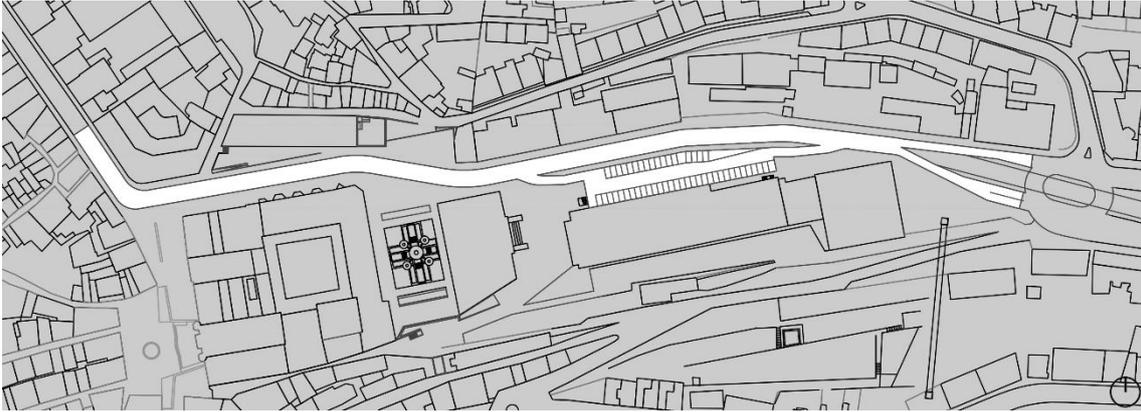


Fig. 29 - Planta do túnel.

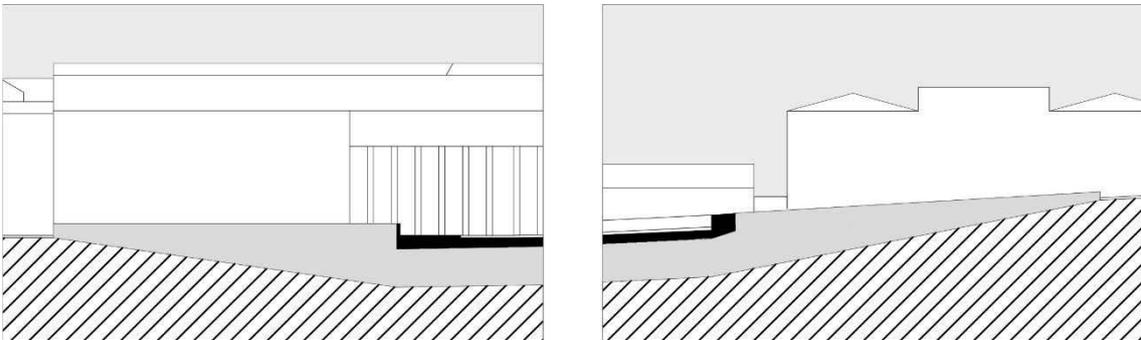


Fig. 30 – Pormenor da entrada e saída do túnel.

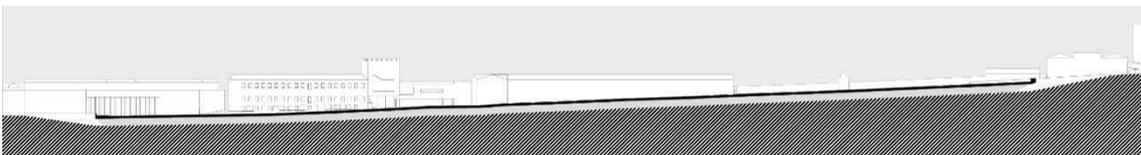


Fig. 31 - Corte longitudinal do túnel.

Mobilidade

Nota: Todos os elementos gráficos deste trabalho, encontram-se nos anexos com as respectivas escalas.

A mobilidade do automóvel particular dentro da área de intervenção é feita a nível do subsolo, por meio de túnel, ligando a Rua da Sofia à Avenida Sá da Bandeira, seguindo o traçado original da rua Olímpio Nicolau Fernandes, sem que este implique a demolição ou risco de ruína para qualquer edifício existente, fig. 29. A entrada/saída do túnel na Rua de Sofia dá-se ao longo do edifício da Caixa Geral de Depósitos sem interferir nos atravessamentos com as ruas da Baixa, e na Avenida Sá da Bandeira na frente do edifício da Manutenção Militar, num tramo de cerca de 4,50 metros, onde as rampas de entrada ocupam 33 metros de comprimento, fig. 30. Os veículos na extensão do túnel circulam 4,20 metros a baixo do piso térreo, tendo 2,7 metros de pé direito e 7,5 metros de largura da faixa de rodagem, sem separador central, o que possibilita, em caso de incidente, uma evacuação com segurança, facilitando a ultrapassagem e inversão de marcha. A espessura da laje é de 1,5 metros, de modo a garantir os requisitos necessários para a estrutura de suporte do Metro. A entrada e saída para o estacionamento do Mercado passa a ser de nível, diretamente pelo túnel. Para os casos de moradores de Montarroio são concedidos passes para circular à superfície na zona de coexistência, de modo a chegarem facilmente à sua habitação e respetivos estacionamentos.

Automóvel
privado

Esta solução não só mantém uma articulação viária sólida entre a Alta e a Baixa, nos dois sentidos, como também elimina o demais trânsito do corredor patrimonial privilegiando a fruição pedonal, fig. 31.

O Metro executa o seu trajeto normal pré-definido pelo Metro Mondego, partilhando as suas vias com os serviços de transporte público numa zona de coexistência, que segundo o Código da Estrada art.º 78ºA, trata-se de uma zona de via pública especialmente concebida para a utilização partilhada por peões e

Transportes
públicos

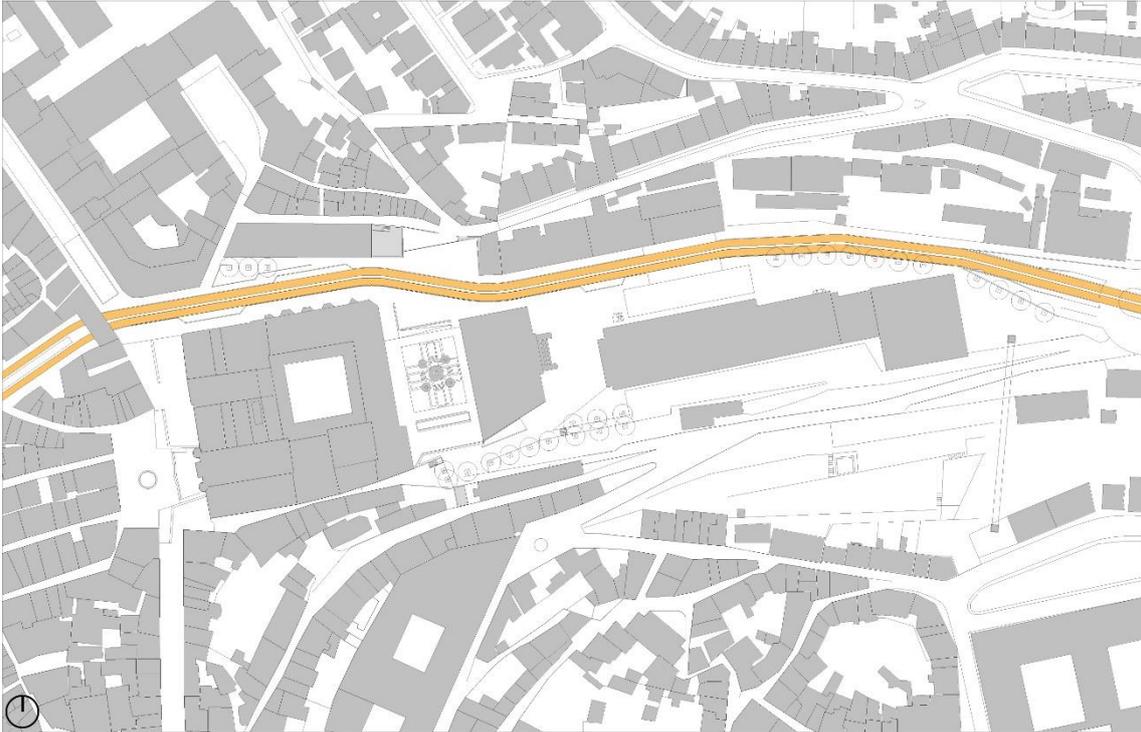


Fig. 32 - Planta de implantação com o trajeto do Metro.



Fig. 33 - Núcleo de paragens, Metro, SMTUC, Táxis.

veículos, onde vigoram regras especiais de trânsito, tais como a obrigação de parar e ceder prioridade de passagem, fig. 32. Onde os condutores não devem comprometer a segurança ou a comodidade dos demais utentes da via pública, estando esta limitada a velocidade máxima de 20km/h. A largura de cada via de metro é de 3 metros, com um espaçamento entre elas de 1 metro para colocação dos pilares de alimentação elétrica, e 0,25 metros de remate com o passeio, tendo as duas vias um total de, 7,5 metros. A melhor localização para agregar as paragens dos vários serviços de transportes públicos fica no espaço público em torno do mercado, fig. 33, marcado pela sua espacialidade e centralidade em relação aos elevadores de acesso à Alta e à Universidade. A plataforma de paragem do Metro está a 0,20 metros do chão, de modo a garantir um acesso de nível ao metro e autocarros.

A praça de táxis é recolocada junto da paragem do metro e autocarros, contendo três lugares e aproveitando a sua proximidade à praça do edifício torre e do mercado, podendo assim circular na via de coexistência. Na hipótese do utilizador se deslocar na direção oposta é possível a inversão do sentido de marcha na rotunda de ligação à Avenida Sá da Bandeira.

Os serviços de transportes urbanos dentro da área de intervenção circulam pelas vias de coexistência, tal como os Táxis, tendo o acesso a ela pela rotunda no início da Avenida Sá da Bandeira ou pela Avenida Central, deixando assim de circular pela Rua de Sofia e passando a circular pela Avenida Fernão de Magalhães para aceder ao Palácio da Justiça. Fora da área da intervenção as paragens localizam-se no início da Avenida Sá da Bandeira, e na paragem de metro da Câmara.

Os veículos que efetuam o abastecimento dos equipamentos dentro da área de intervenção, é-lhes permitida a circulação na via de coexistência, de modo a realizarem as cargas e descargas naturalmente, mediante horas específicas de menor tráfego pedonal.

Cargas e
descargas

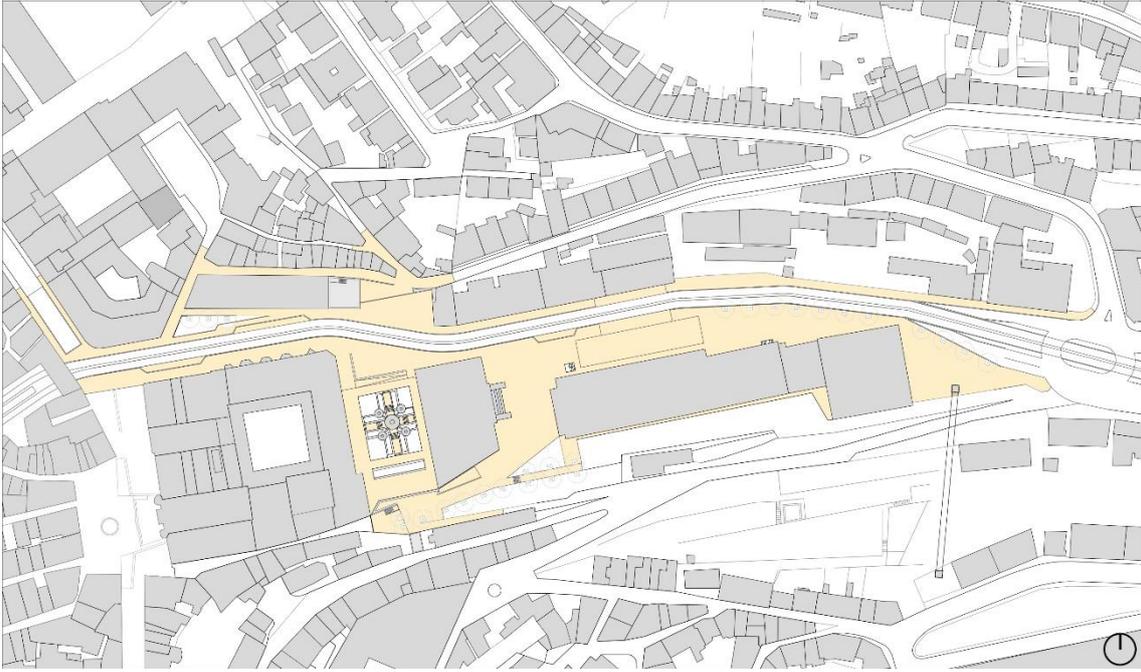


Fig. 34 - Planta dos espaços pedonais.

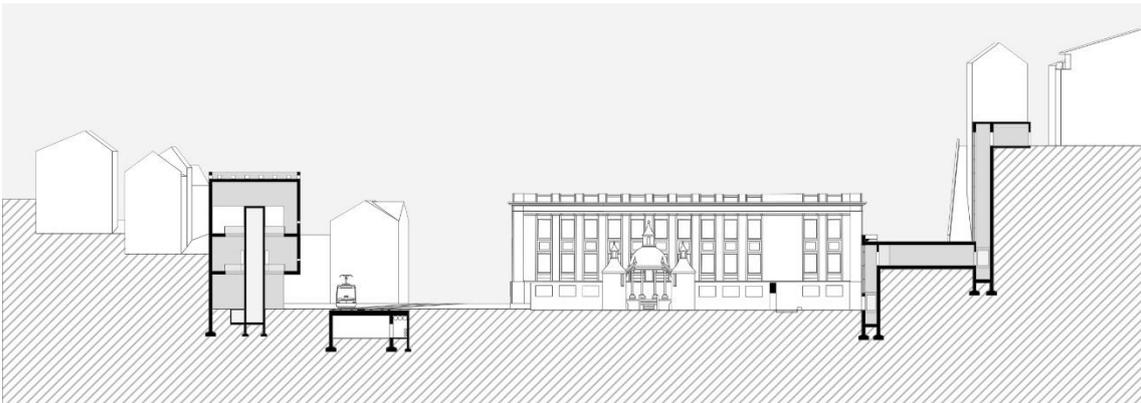


Fig. 35 - Corte do plano de mobilidade assistida.

A mobilidade do peão neste projeto está assegurada por dois planos: o plano de mobilidade horizontal e o plano de mobilidade vertical. O primeiro trata-se da extensão da zona pedonal da Baixa até à Avenida Sá da Bandeira, possibilitada pela eliminação do automóvel particular e a criação de uma via de coexistência para os serviços de mobilidade urbana, conferindo assim a prioridade ao peão e fortalecendo e estimulando a ligação da Praça da República à Praça 8 de Maio, que por sua vez está fortemente ligada com a beira-rio, fig. 34.

O plano de mobilidade vertical reforça a ligação de Montarroio-Alta por meio de elevadores públicos, um no edifício Torre e outros dois inseridos no arranjo urbano junto do Jardim da Manga. O elevador da Torre vence 10 metros da nova praça à Rua Montarroio, e os elevadores do Jardim da Manga, vencem no primeiro, 10 metros do Jardim para a Rua Martins de Carvalho, e o segundo 14 metros do miradouro até à Rua do Corpo de Deus, fig. 35.

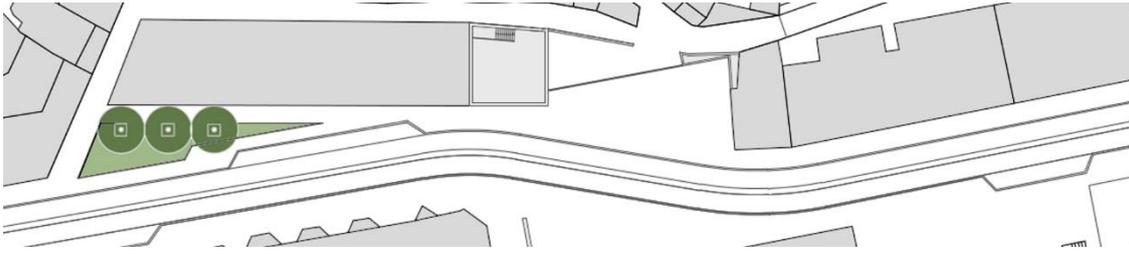
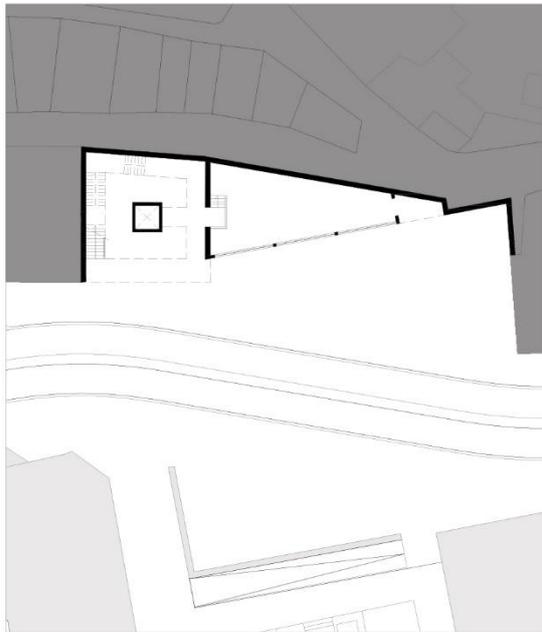
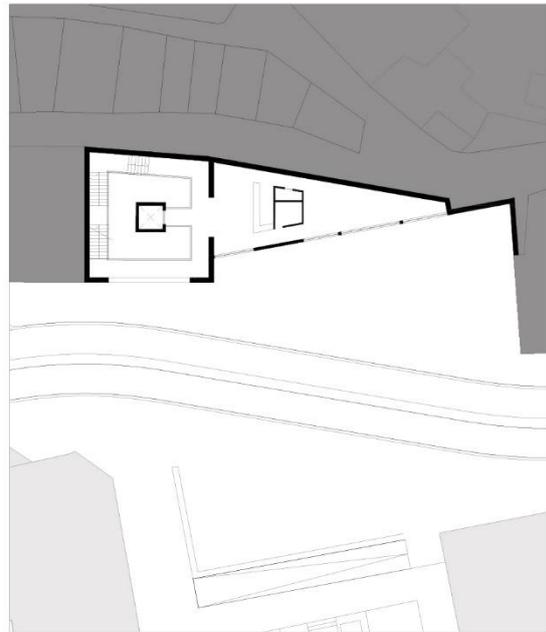


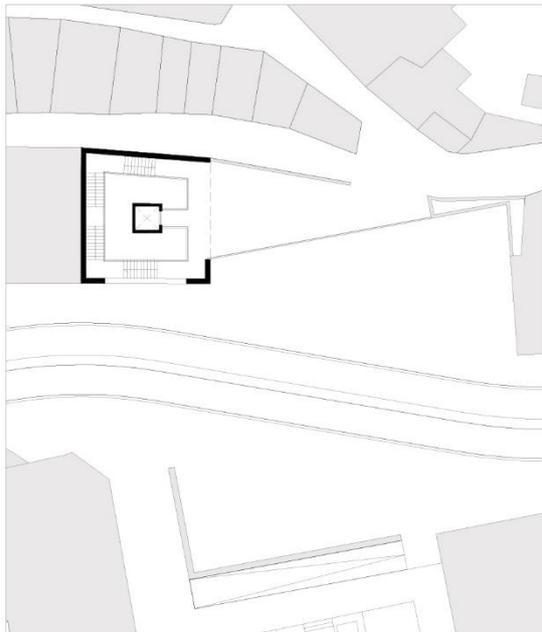
Fig. 36 - Novo espaço verde em frente à PSP..



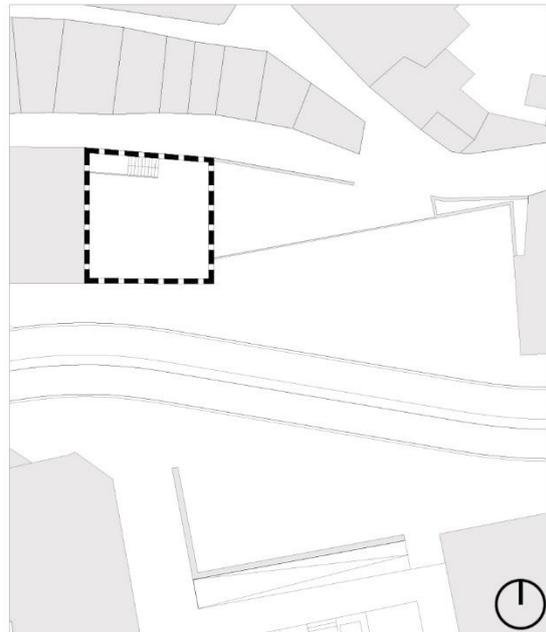
Planta piso térreo



Planta piso 1



Planta piso 2



Planta piso 3

Fig. 37– Plantas do edifício Torre, e nova praça.

Funções

Para além de uma manutenção geral das funções, com pequenas mudanças do posicionamento de umas paragens, o que proponho é um conjunto de novas funções e a reorganização destas.

Começo por intervir no estacionamento da P.S.P., eliminando o muro fronteiro e criando um pequeno espaço verde, que descomprime a tensão do centro urbano, gerando uma melhor qualidade de espaço público, fig. 36. O estacionamento retirado será recompensado com a criação de um estacionamento paralelo à via, em frente da PSP.

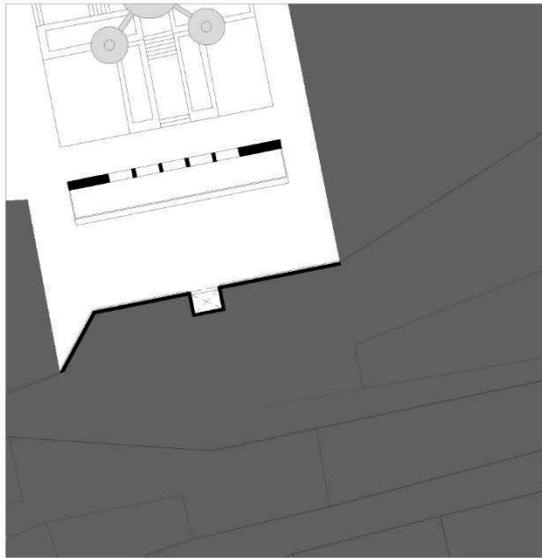
Pequeno jardim

Junto das escadas de Montarroio, existe um grande fluxo de peões e tendo em consideração os vazios, considero necessário um momento de descompressão por meio de nova praça, que ocupa uma posição central nos planos de mobilidade que proponho. Esta praça está ladeada por vários edifícios de valor patrimonial, contudo para que este espaço não se torne em mais um espaço de passagem, é necessário um atrativo que fortaleça a permanência na praça. Para isso é feita a eliminação integral das escadas de Montarroio, que dá lugar a uma nova praça.

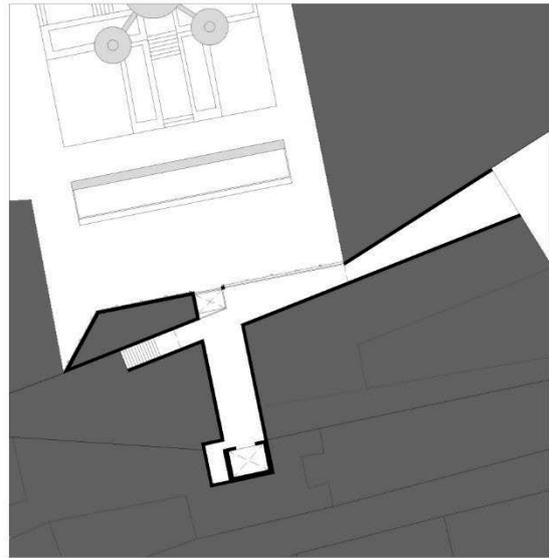
Nova praça

Onde outrora existiu a Torre dos Sinos de Santa Cruz é projetado um edifício Torre, valorizando a riqueza patrimonial desta área e recuperando uma memória perdida, fig. 37. Dá lugar a novos programas e funções, servindo não só de local de atravessamento por via do elevador, mas também de espaço de

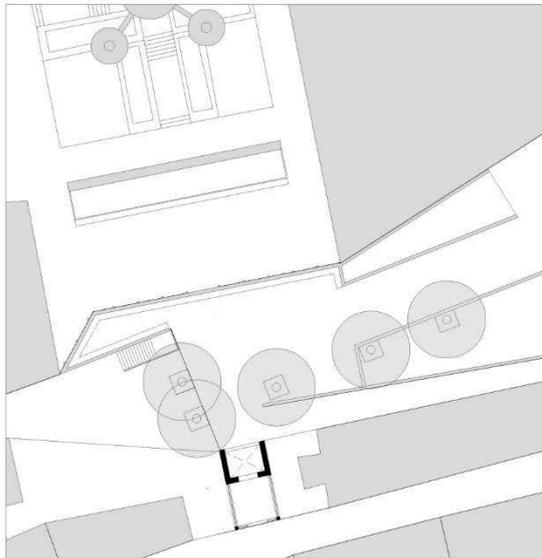
Edifício Torre



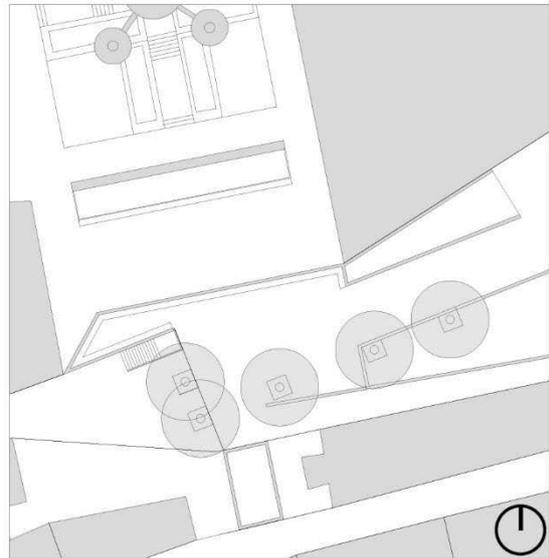
Planta piso térreo



Planta piso 1



Planta 2



Planta de cobertura

Fig. 38 – Plantas dos elevadores do Jardim da Manga.

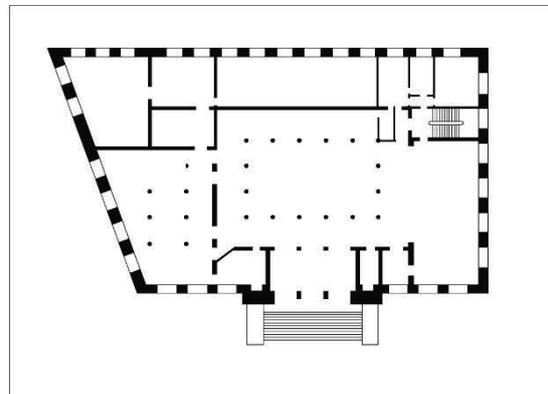
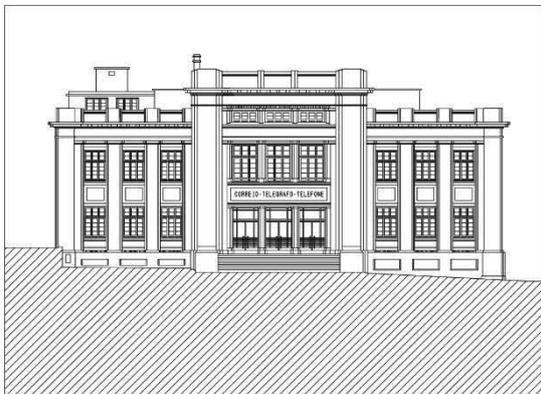


Fig. 39 – Alçado principal e planta de rés-do-chão do Edifício dos CTT.

lazer e cultura, fig. 37. A nível do rés-do-chão fica um café-bar de apoio à praça e no piso superior, um espaço de interpretação de Santa Cruz com uma pequena sala de exposições. Ao nível da Rua de Montarroio encontramos um pequeno miradouro para a nova praça e Jardim da Manga, que serve de entrada para a torre, que distribui pelos diferentes pisos. Existe ainda a hipótese por meio de escadas, de chegar à cobertura da torre, que se encontra a 20 metros de altura, proporcionando uma vista panorâmica sobre a cidade.

Na envolvente do Jardim da Manga, dou lugar a uma intervenção urbana de requalificação do espaço público, integrando uma pequena praça e miradouro, que agora assume um importante papel na mobilidade à Alta.

Elevador e miradouro

No lugar das escadas do Jardim da Manga, é eliminado o restaurante, criando um pequeno espaço entre a obra renascentista e o muro de suporte, aproveitando as paredes originais do antigo claustro da Manga, como referência à memória, estando a ela anexa um pequeno espelho de água e um banco. O muro de suporte dá lugar a um elevador e a um miradouro na cota superior, com vista para o Jardim da Manga. O elevador dá acesso a um corredor intermédio, 3,5 metros a baixo do miradouro, que dá acesso à Rua Martim de Carvalho e Travessa de Martim de Carvalho, e faz a ligação ao elevador para a Rua do Corpo de Deus. Os elevadores de ambos os projetos contém vigilância com CCTV, com central no edifício Torre. Com isto pretendo requalificar um espaço que era de passagem, promovendo a sua permanência com o miradouro, tal como um acesso facilitado ao mercado por meio do piso intermédio que se encontra subterrado, fig. 38. Este plano proporciona uma alternativa ao elevador do mercado, que exerce a função de mobilidade à Universidade de Coimbra.

Pese embora não estar classificado, o antigo edifício dos CTT, é arquitetónica e urbanisticamente muito interessante, conferindo um certo charme à envolvente, fig. 39. Contudo encontra-se desocupado, o que torna imperativa a sua reocupação de modo a dinamizar e revitalizar a vivência tanto na nova praça, como frente ao mercado. Proponho então uma nova função para o edifício

Gabinete do Município

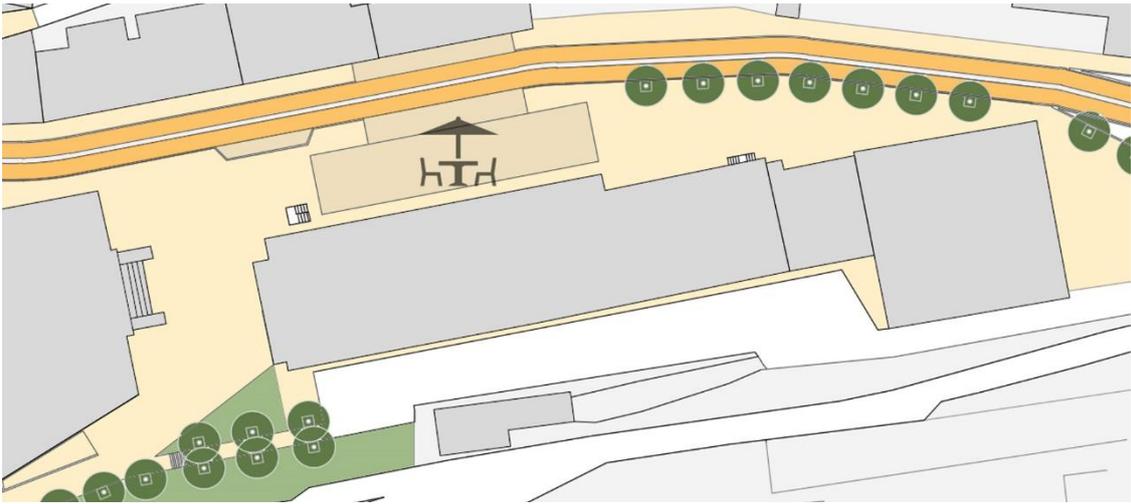


Fig. 40 – Novo espaço de esplanadas na frente do Mercado.

dos Correios, sendo esta a de Gabinete do Município, que consiste na centralização de todo o atendimento ao público da Câmara, num só espaço.

O espaço em estudo é um dos principais acessos à Praça da República, sendo este um dos mais importantes centros de concentração da vida noturna, considero inegável aproveitar dessa proximidade de modo a articular esta atividade com a Baixa. O Mercado é o equipamento que exerce a melhor localização e qualidade de espaço público para esta função, eliminando o parque de estacionamento, e dando lugar a um espaço de esplanadas de ocupação diurna e noturna, exploradas pelo mesmo, fig. 40. As esplanadas são inseridas numa infraestrutura móvel e adaptável para as várias alturas do ano, proporcionando um impulso à vida noturna na área de intervenção, e fortalecendo a ligação à Baixa. O mercado passa a conter o estacionamento de superfície só nas traseiras do edifício, sendo efetuadas as adaptações necessárias para a entrada e saída de veículos pelo mesmo ponto, a Rua Martins de Carvalho, impedindo assim a devassa pelo automóvel do espaço que envolve por sul e nascente o antigo edifício dos CTT.

Esplanadas

CONCLUSÃO

Este trabalho teve como base, um pequeno exercício de especulação por meio de projeto, com o objetivo de resolver os problemas de uma área delicada da cidade. O facto de se tratar de um trabalho académico, e em conjunto com a ausência de tempo e impossibilidade de adquirir elementos necessários para desenvolver o projeto à escala de execução, foi possível desenvolver com alguma liberdade as diversas opções de projeto, podendo algumas ter um carácter utópico e nunca virem a ser executadas.

Contudo é importante perceber que os monumentos presentes na área de intervenção são o testemunho da história do lugar, sendo do interesse do município reconhecer o seu valor arquitetónico e importância que foram desempenhando no decorrer do tempo, promovendo intervenções com intuito de perpetuar o seu valor. Todavia, estas intervenções nem sempre atingem o seu legítimo potencial se a envolvente não for trabalhada também, e se não forem facultadas as condições favoráveis para o peão percorrer e conhecer estes espaços. É sobre este aspeto que desenvolvi o trabalho, procurando oferecer uma maior clareza nos percursos pedonais, como também criar atrativos que incentivem a permanência junto do edificado com valor patrimonial.

O túnel foi a solução encontrada de modo a recuperar e viabilizar uma articulação sólida entre a Baixa e a Alta, sem prejudicar a fruição pedonal, permitindo um novo olhar sobre o lugar, antes enterrado em trânsito. Contudo trata-se de uma proposta invasiva ao lugar, e de elevados custos, mas encaro que as suas vantagens são merecedoras de tal intervenção.

O plano de mobilidade assistida, vem salientar um problema existente, de ligação de cotas, e é visto como uma oportunidade de revitalizar a memória perdida e acontecimentos esquecidos. A revitalização destes espaços com recurso à memória, juntamente com o dinamismo proporcionado com as novas

funções, estimulam a empatia entre o peão e o património, dando a conhecer, ou a recordar o espírito do lugar. Apesar de esta intervenção ter como propósito principal a mobilidade, considero a inserção do sentimento de nostalgia o seu ponto mais forte. Restaurando a simbologia do conjunto renascentista da área.

Dentro do tema da ocupação dos “vazios”, o Gabinete do Município no edifício dos CTT. é a proposta mais forte, tirando proveito da sua proximidade com a CMC. e todo o seu carácter arquitetónico, exercendo uma função de centralização do atendimento público, necessária para aliviar a pressão do edifício da Câmara, proporcionando espaços mais generosos e adequados a esta função. Esta proposta, tem ainda uma segunda vertente, a revitalização e dinamização da área envolvente, contudo o projeto só por si proporciona um impulso nesse sentido, não sendo capaz de resolver os vários problemas registados na sua área, o que tornando necessário a sua integração num plano unificador.

Por ultimo, o conjunto de propostas apresentadas visam demonstrar a sua viabilidade na resolução de problemas e requalificação da área, não se tratando necessariamente de uma solução perfeita ou infalível, mas sim um ensaio, que tem como principal intuito, estimular a reflexão sobre lugar, por meio de um exemplo.

BIBLIOGRAFIA

- Augusto, O. C. (2013). *A Praça de Coimbra e a afirmação da Baixa: origens, evolução urbanística e caracterização social*. Coimbra: Dissertação de Mestrado. Faculdade de Letras – Universidade de Coimbra.
- Couto, F. (2014). *Mosteiro Santa Cruz de Coimbra : análise e reconstituição*. Coimbra: FCTUC Arquitectura - Teses de Mestrado.
- Gonçalves, A. N. (1947). *Inventário Artístico de Portugal – cidade de Coimbra* . Lisboa: Academia Nacional de Belas Artes.
- Lobo, R. (2000). *ECDJ3 - Novos mapas para velhas Cidades*. Coimbra: FCT Universidade de Coimbra, Departamento de Arquitectura.
- Lobo, R. (2006). *Santa Cruz e a Rua da Sofia. Arquitectura e Urbanismo no século XVI*. Coimbra: e|d|arq.
- Marques, C. (2012). *a torre dos sinos do mosteiro de Santa Cruz de Coimbra: Um tesouro de moedas medievais e dois desenhos quinhentistas*. Instituto de História da Arte - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas/UNL.
- Parreira, I. C. (2015). *O Vale de Santa Cruz de Coimbra : análise e reconstituição*. Coimbra: FCTUC Arquitectura - Teses de Mestrado.
- Portas, N. (2000). *Do vazio ao cheio. Caderno de Urbanismo, (2),* .
- Rossa, W. (2001). *Diversidade: urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade*. Coimbra.
- Rossa, W. (2004). *ECDJ8 Sofia - Concurso Público de Ideias*. Coimbra: FCT Universidade de Coimbra, Departamento de Arquitectura.
- Rossa, W. (2014). *Cadernos de Morfologia Urbana 2: o Tempo e a Forma*. Coimbra: Argumentum.
- Rossa, W. (2015). *Fomos condenados à cidade: uma década de estudos sobre património urbanístico*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.

FONTE DAS IMAGENS

Fig. 1 – Rossa, 2014. p. 200

Fig. 2 – <http://www.hap.pt/mosteiro-de-santa-cruz/> (consultado a 13 de Maio de 2016)

Fig. 3 – Couto, 2014. p. 107

Fig. 4 - <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=764154&page=6> (consultado a 13 de Maio de 2016)

Fig. 5 – Rossa, 2014. p. 200

Fig. 6 – Ibidem, p. 205

Fig. 7 – Ibidem

Fig. 8 - Fotografia cedida pelo Museu das Comunicações, Lisboa

Fig. 9 – Rossa, 2014. p. 196

Fig. 10 - <http://www.metromondego.pt/> (consultado a 20 de Maio de 2016)

Fig. 11 - <http://www.coimbravivasru.pt/> (consultado a 20 de Maio de 2016)

Fig. 12 – Fotografias do autor

Fig. 13 - <https://www.google.pt/maps> (consultado a 17 de Junho de 2016)

Fig. 14 – <https://www.google.pt/maps> (consultado a 25 de Maio de 2016)

Fig. 15 – Fotografias do autor

Fig. 16 – Fotografias do autor

Fig. 17 – Fotografias do autor

Fig. 18 - <https://www.google.pt/maps> (consultado a 25 de Maio de 2016)

Fig. 19 - <http://www.cm-lisboa.pt/uploads/pics/071.1thumb.jpeg> (consultado a 23 de Junho de 2016)

Fig. 20 -<http://www.cm-lisboa.pt/noticias/detalhe/article/a-baixa-sobe-ao-castelo-de-elevador> (consultado a 23 de Junho de 2016)

Fig. 21 - <http://www.falcaodecampos.pt/index.php?/proj-selecionad/acesso-ao-castelo---elevadores-/> (consultado a 23 de Junho de 2016)

Fig. 22 - https://www.emel.pt/fotos/editor2/chao_loureiro_2.jpg (consultado a 23 de Junho de 2016)

Fig. 23 - http://www.bragablog.blogspot.pt/2008_01_01_archive.html (consultado a 23 de Junho de 2016)

Fig. 24 - <http://www.jfp.com.pt/project/tunel-da-avenida-da-liberdade-em-braga> (consultado a 23 de Junho de 2016)

Fig. 25 - <https://www.google.pt/maps> (consultado a 23 de Junho de 2016)

Fig. 26 - <http://portoalities.com/pt/qual-o-ponto-mais-alto-da-cidade-do-porto/> (consultado a 23 de Junho de 2016)

Fig. 27 - <http://www.porto.pt/noticias/servico-publico-mais-proximo-do-cidadao> (consultado a 23 de Junho de 2016)

Fig. 28 – Desenhos do autor

Fig. 29 - Desenhos do autor

Fig. 30 – Desenhos do autor

Fig. 31 – Desenhos do autor

Fig. 32 – Desenhos do autor

Fig. 33 – Desenhos do autor

Fig. 34 – Desenhos do autor

Fig. 35 – Desenhos do autor

Fig. 36 – Desenhos do autor

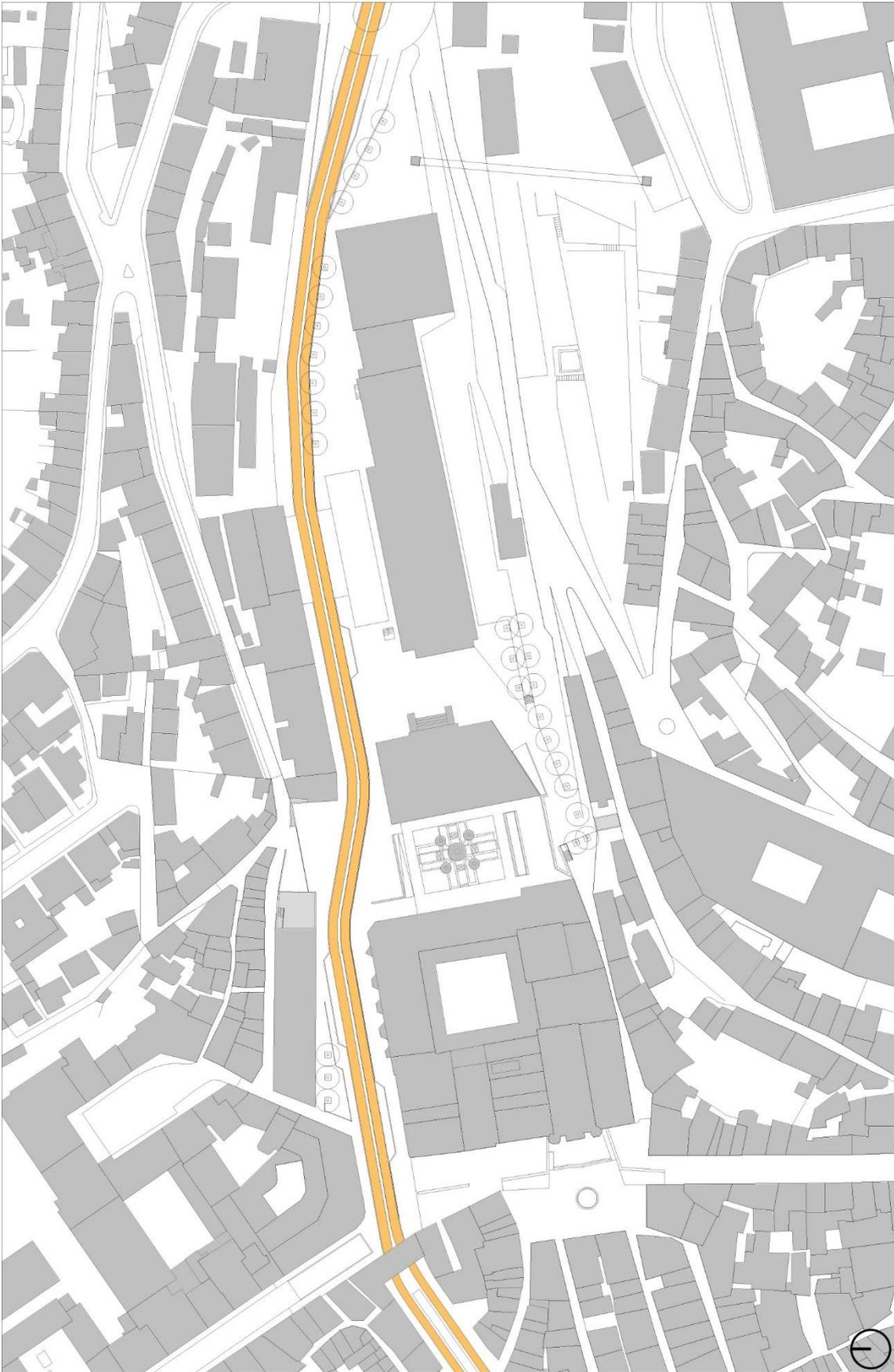
Fig. 37 – Desenhos do autor

Fig. 38 – Desenhos do autor

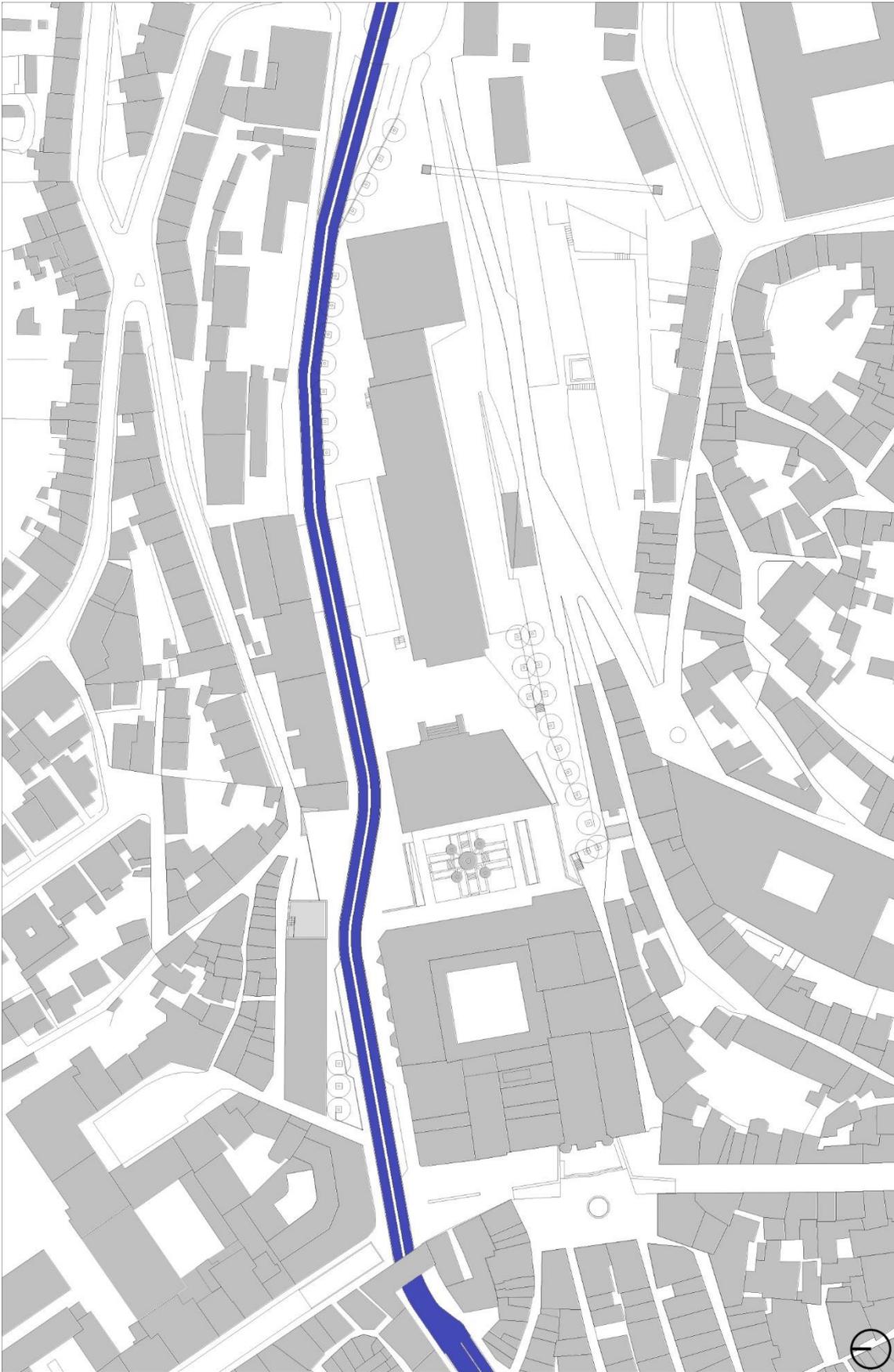
Fig. 39 – Desenhos do autor

Fig. 40 – Desenhos do autor

Anexos



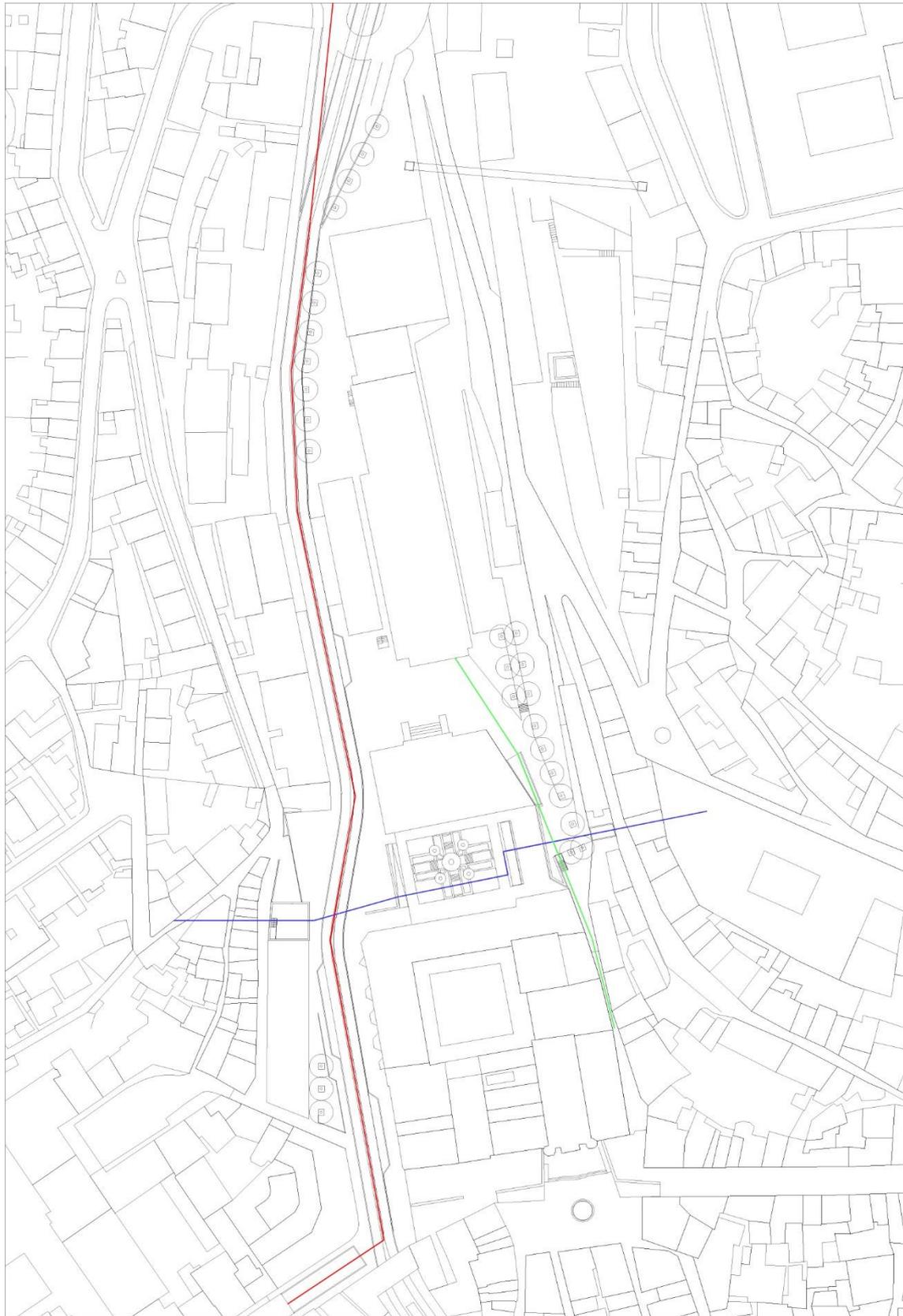
Anexo 2 – Planta de implantação agrupada à solução do Metro Mondego, 1:2000.



Anexo 3 - Planta de implantação agrupada à solução da Avenida Central, 1:2000.

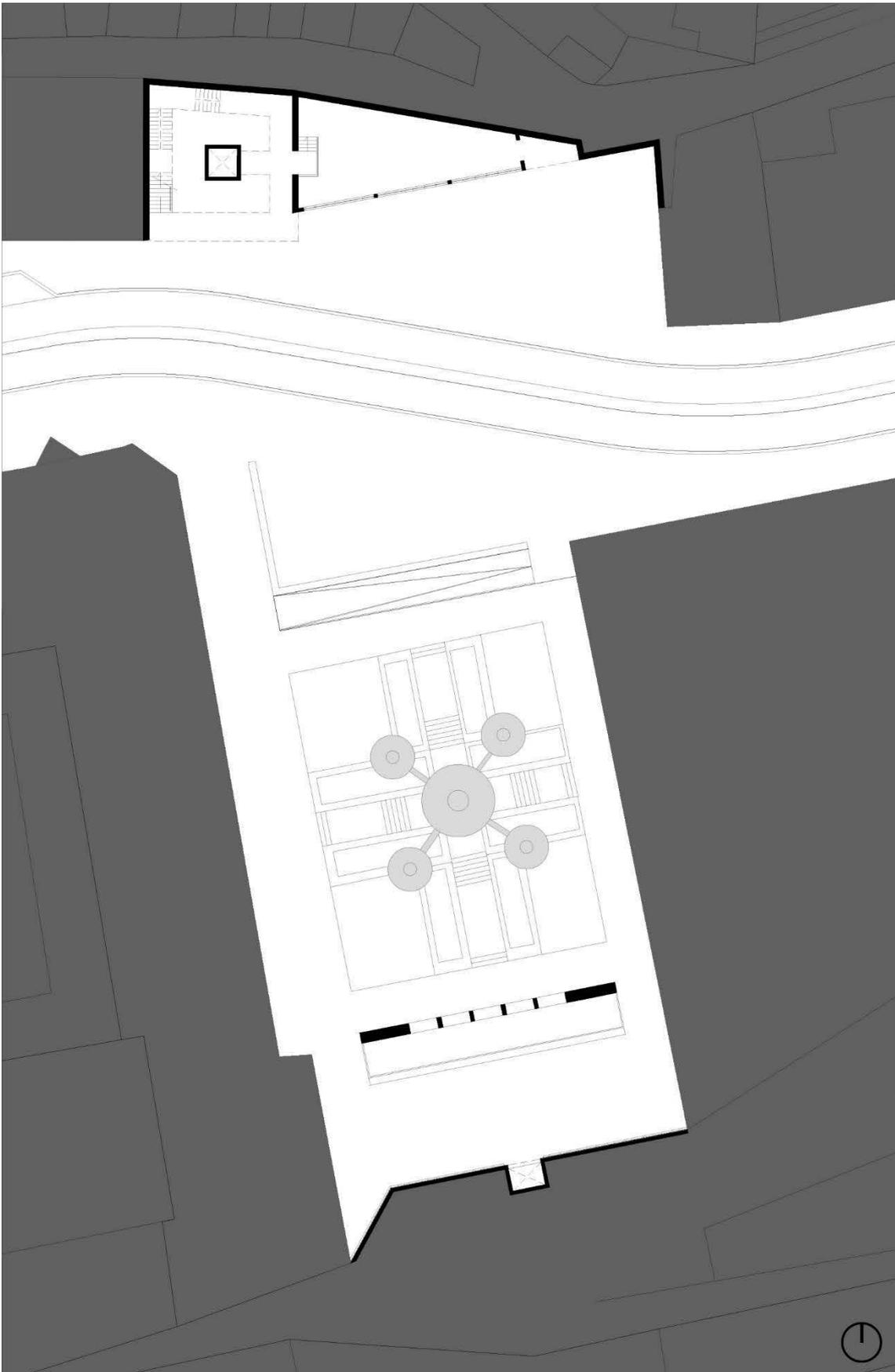


Anexo 4 - Planta do túnel, 1:2000.

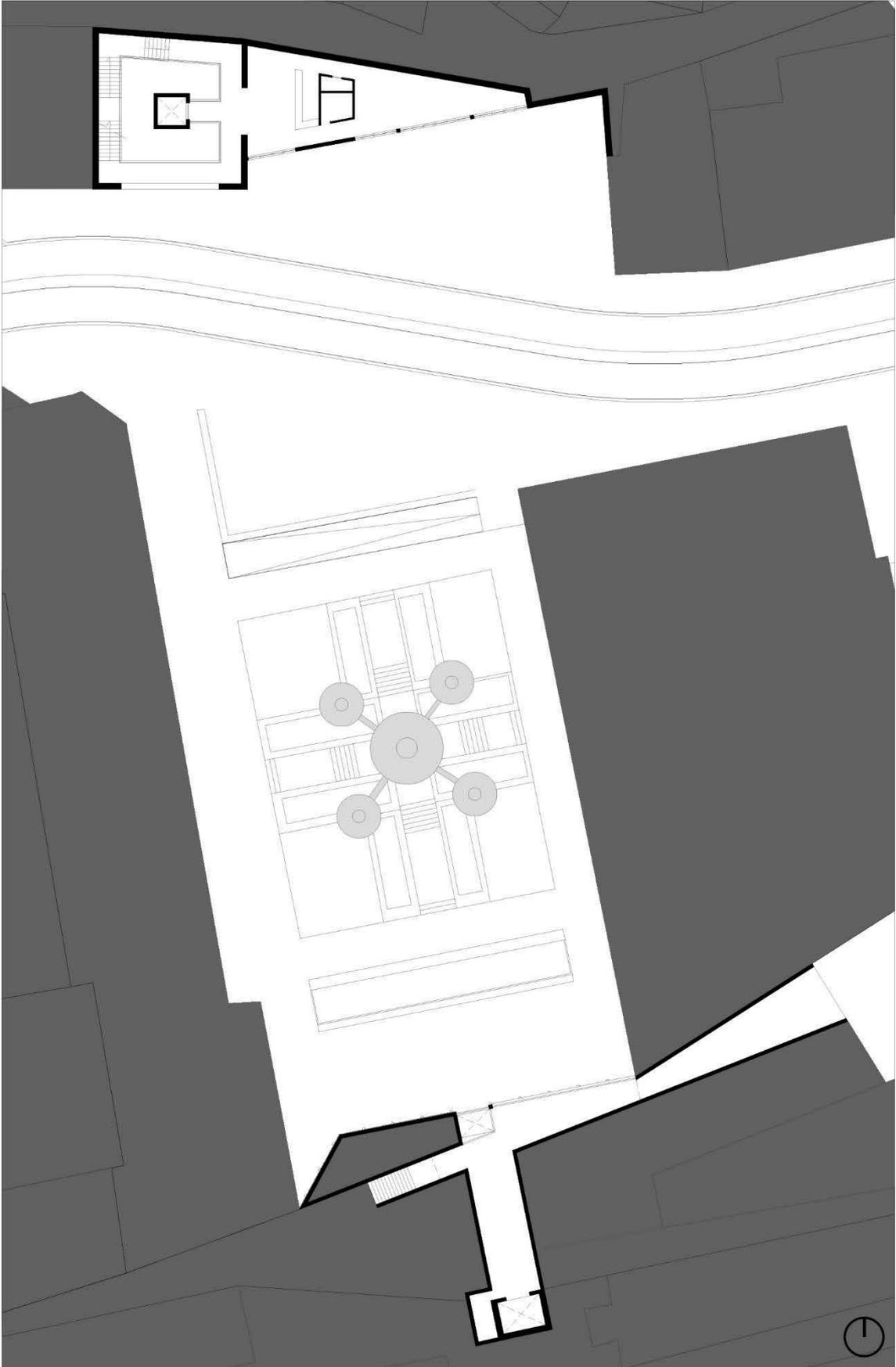


- corte a
- corte b
- corte c

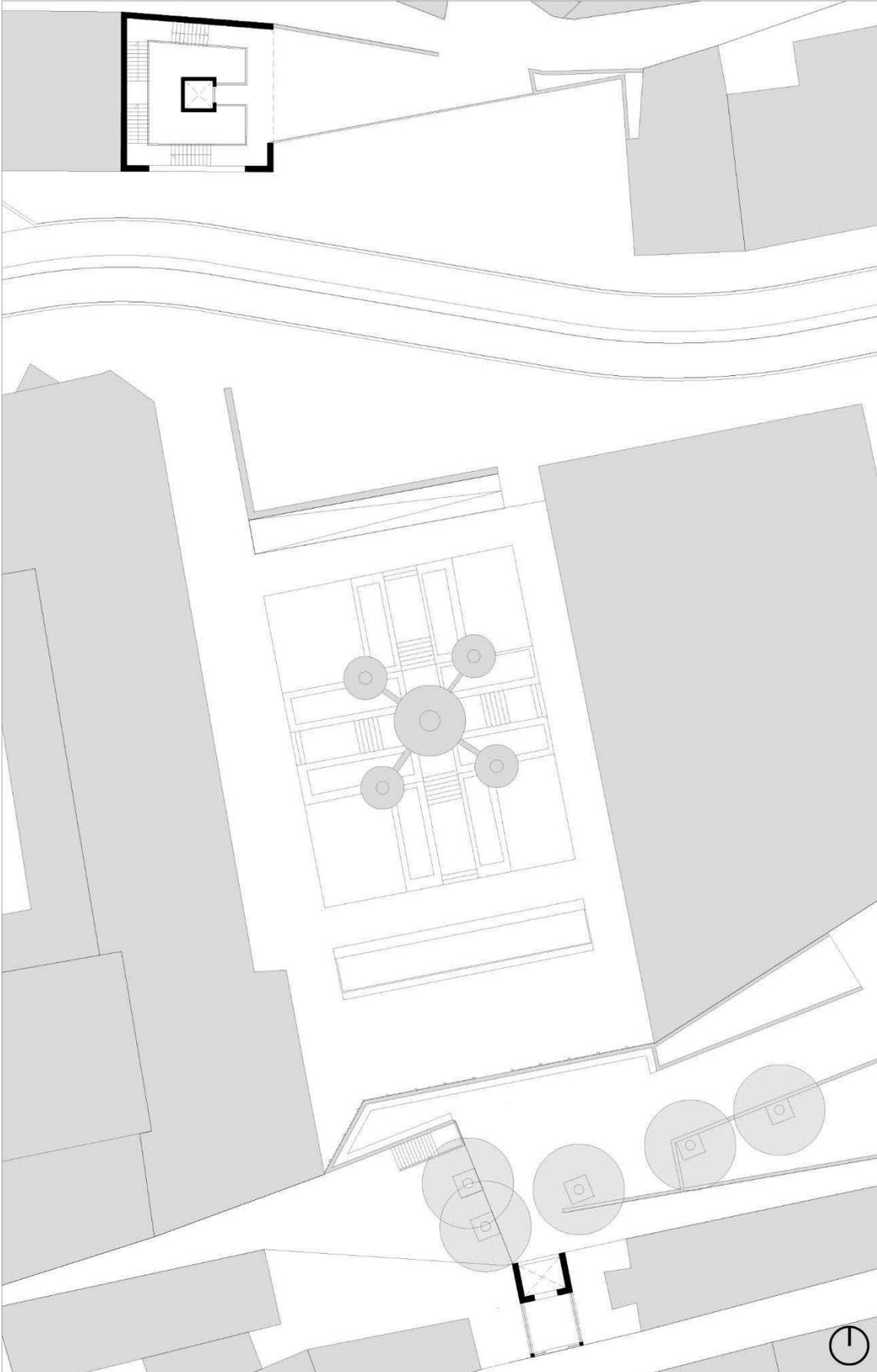
Anexo 5 - Índice de cortes, 1:2000.



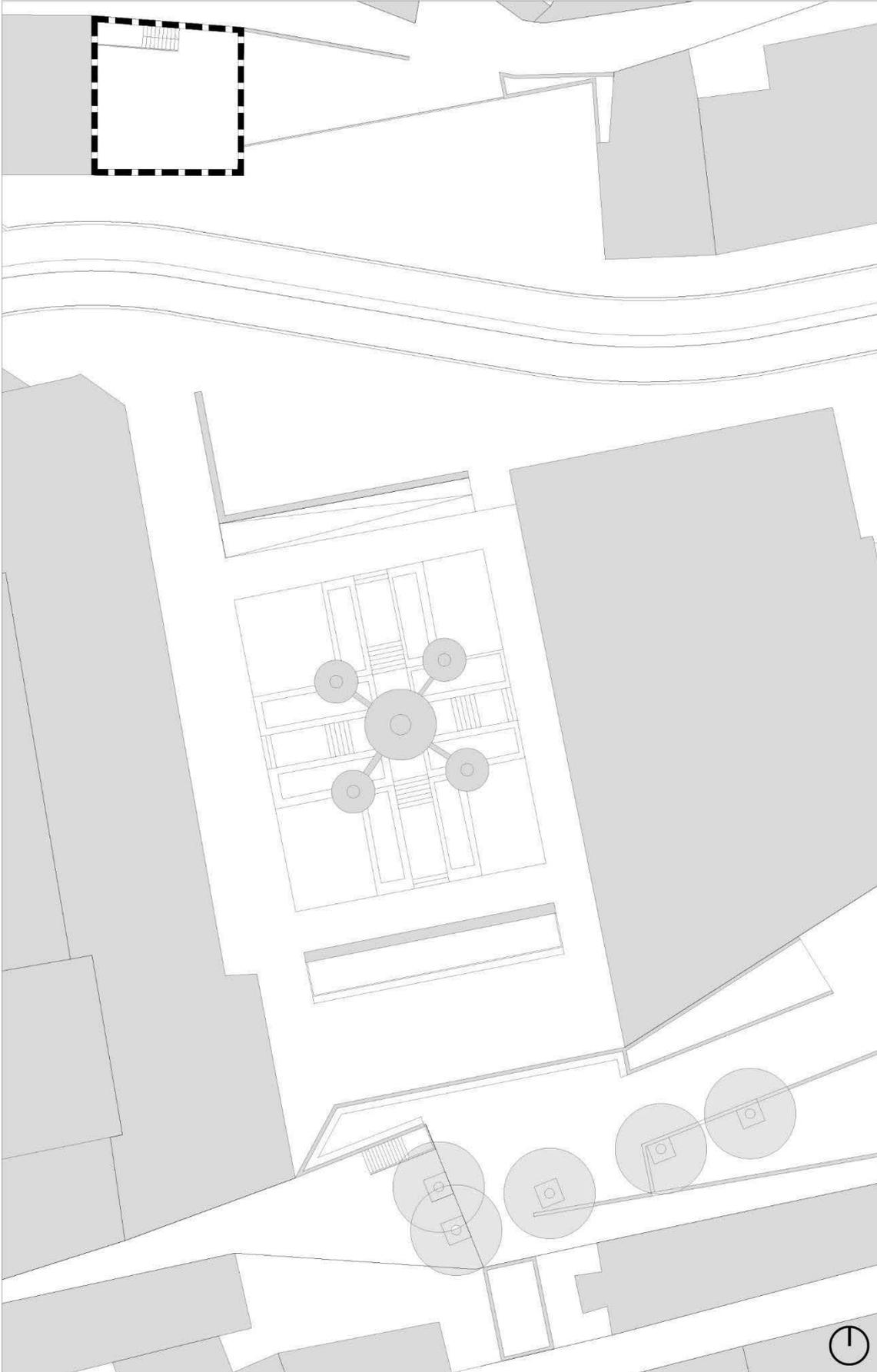
Anexo 6 – Planta piso térreo, 1:500.



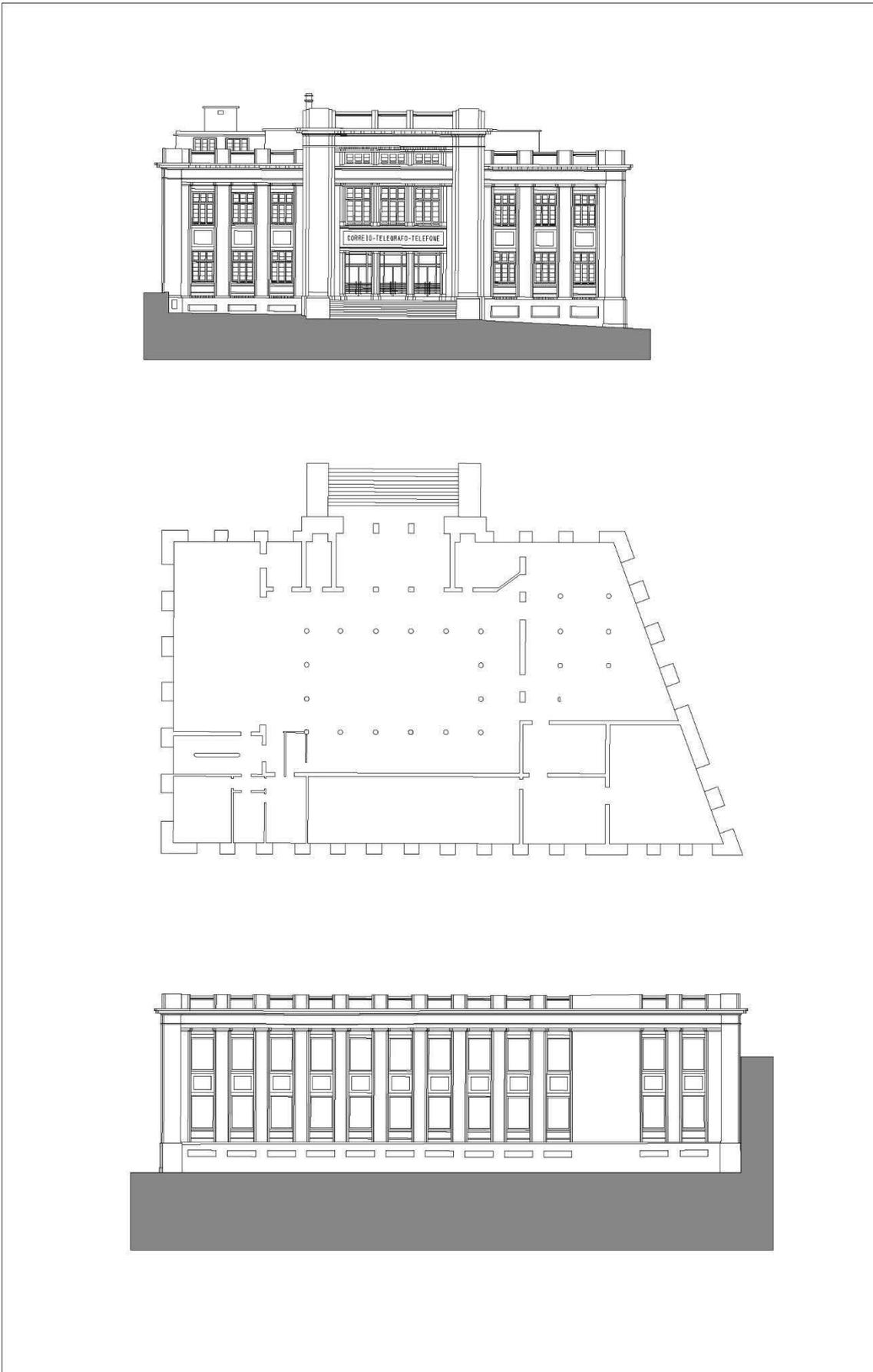
Anexo 7 – Planta piso 1, 1:500.



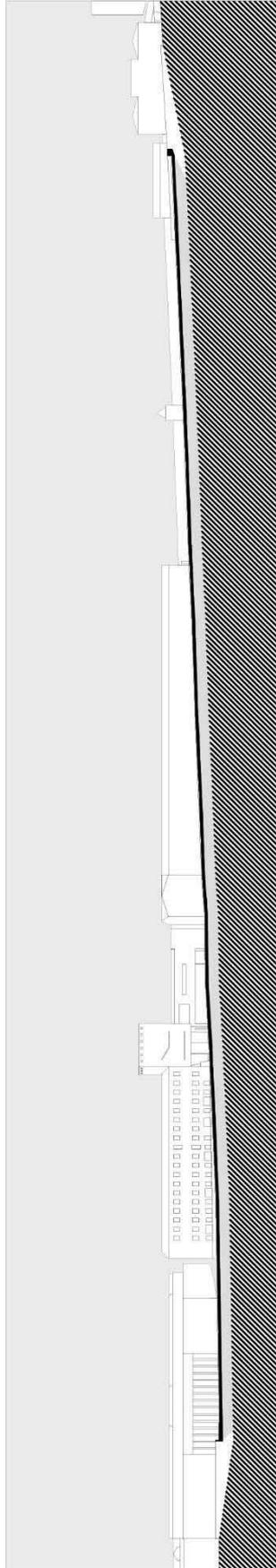
Anexo 8 – Planta piso 2, 1:500.



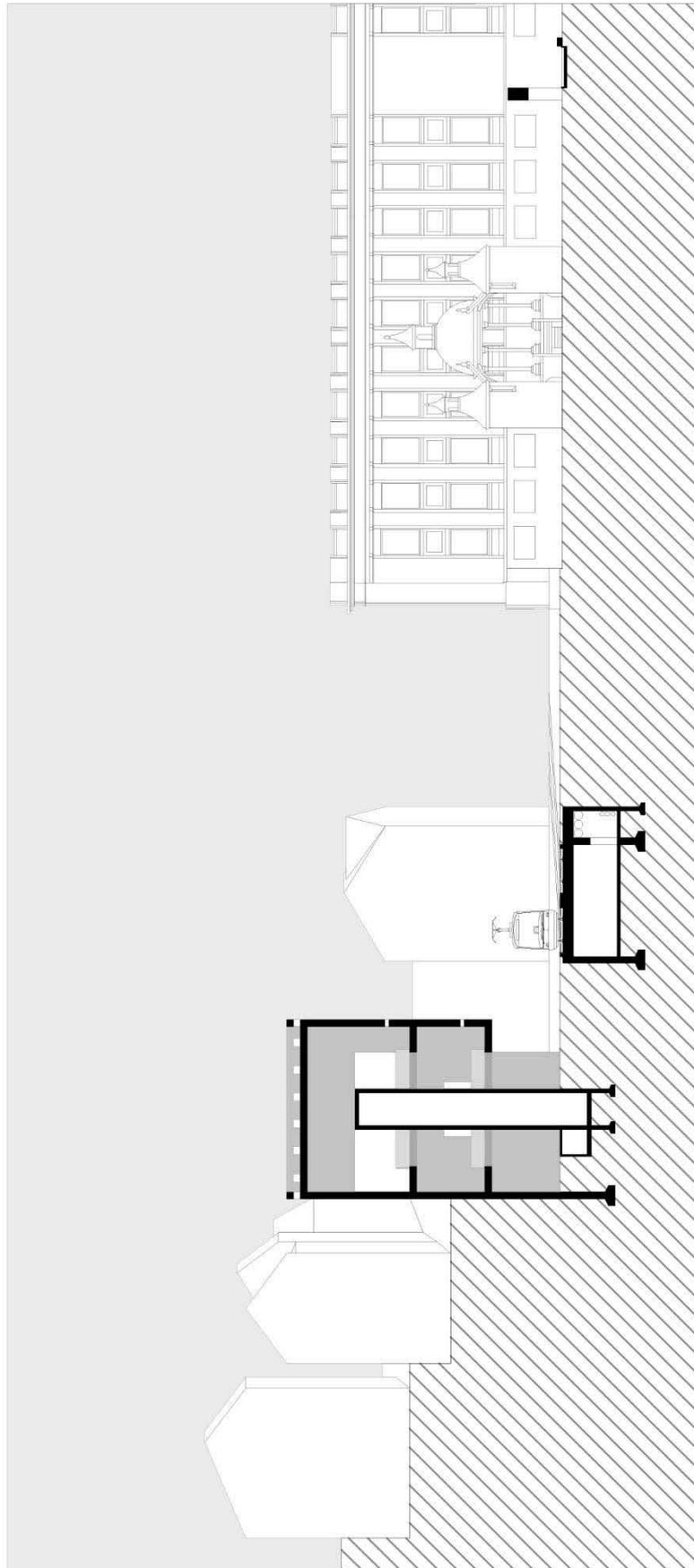
Anexo 9 – Planta piso 3, 1:500.



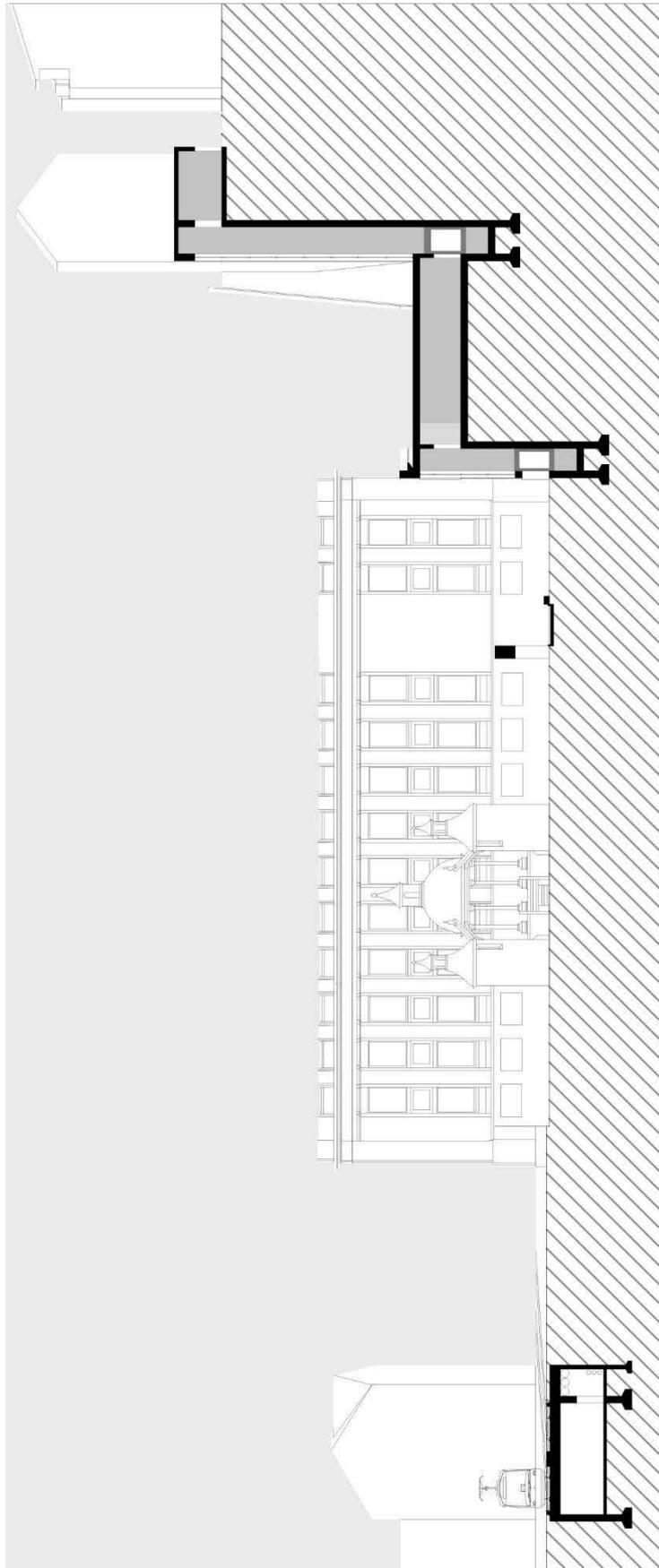
Anexo 10 – Planta r/c do edifício dos CTT. e alçados, 1:500.



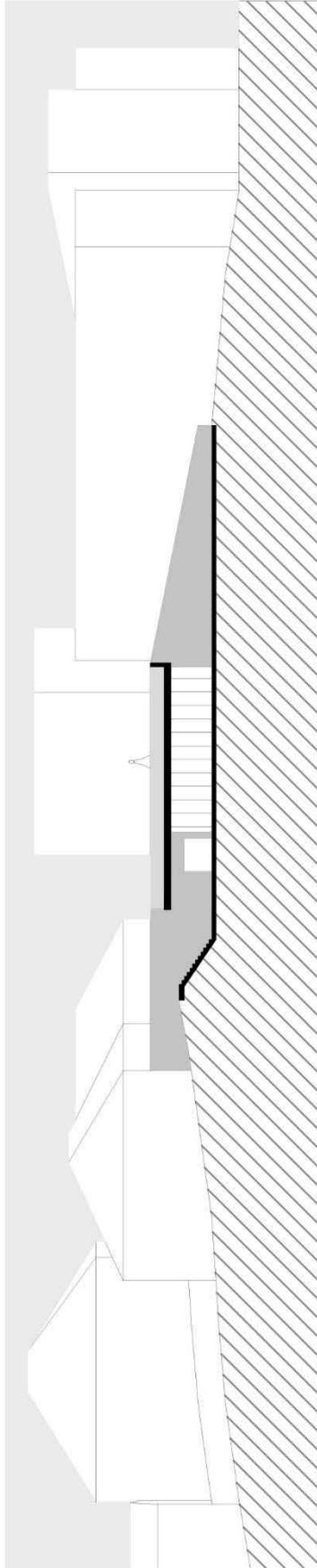
Anexo 11 – Corte A, 1:2000.



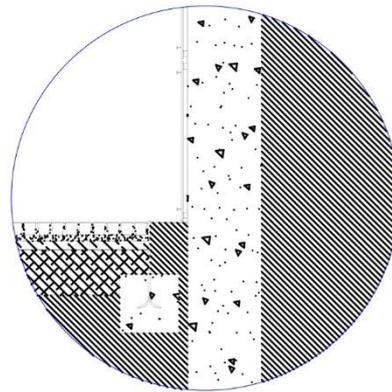
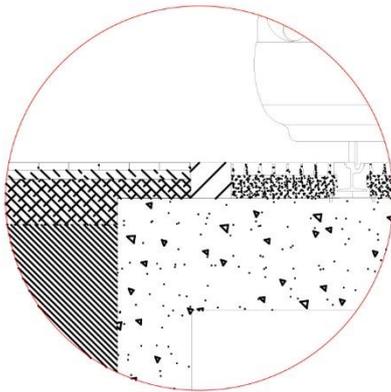
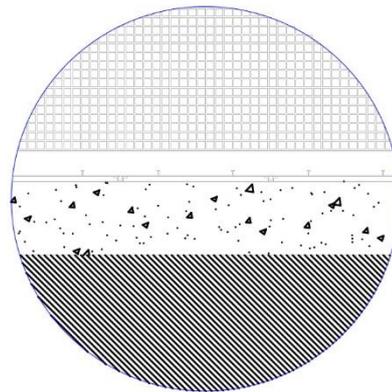
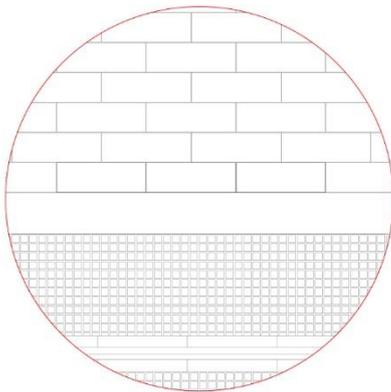
Anexo 12 – Corte B1, 1:500.



Anexo 13 – Corte B2, 1:500.



Anexo 14 – Corte C, 1:500.



 -Betão armado

 -Massame armado

 -Tout vernant

 -Areia

 -Lancil em pedra

Anexo 15 – Índice de lupas, 1:500; lupas, 1:50.